



3 1761 11635980 3

WDP 1
Government
Publications



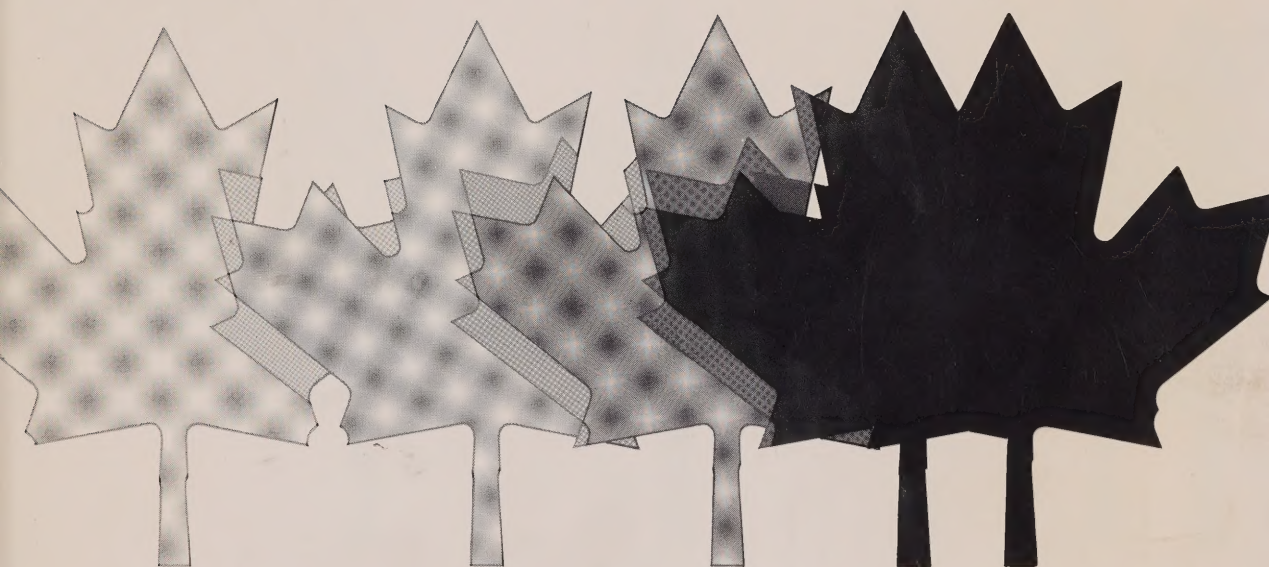
Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

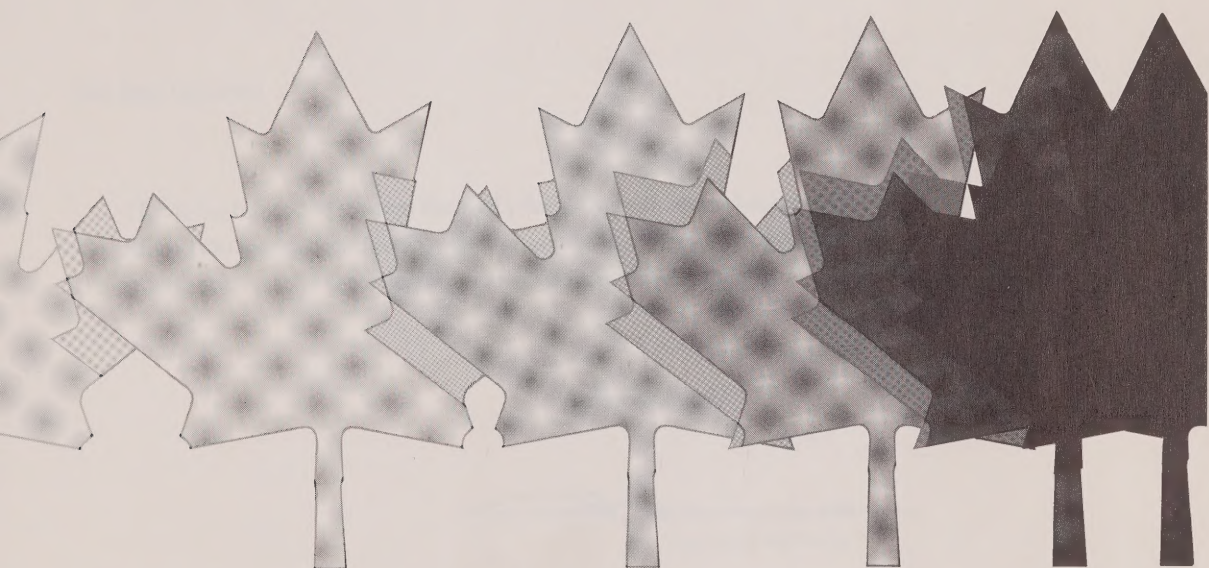
<https://archive.org/details/31761116359803>

The Thirteenth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1979

4227

CAI
TAS7
A56





© Minister of Supply and Services 1980

Cat. No. TT 1-1979

ISBN 0-662-50728-2



Canadian Transport
Commission

Commission canadienne
des transports

3 to Pépin

The Honourable Jean-Luc Pépin,
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the thirteenth annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1979.

Yours sincerely,

E.J. Benson,
President,
Canadian Transport Commission.



Members of the Canadian Transport Commission 1979

President:	Hon. E.J. Benson	
Vice-President:	Guy Roberge	
Vice-President: (Research)	Yves Dubé	
Commissioners	M.D. Armstrong	Paul Langlois ¹
	R.A. Azzie	J.A.D. Magee
	Anne Carver ²	R.M. March
	J.A.L.G. Drainville ¹	J.M. McDonough
	J.T. Gray	L.R. Talbot ²
	D.H. Jones	J.B.G. Thomson
	E.H. LaBorde	J.F. Walter ¹
	G.F. Lafferty ²	B.R. Wolfe ¹

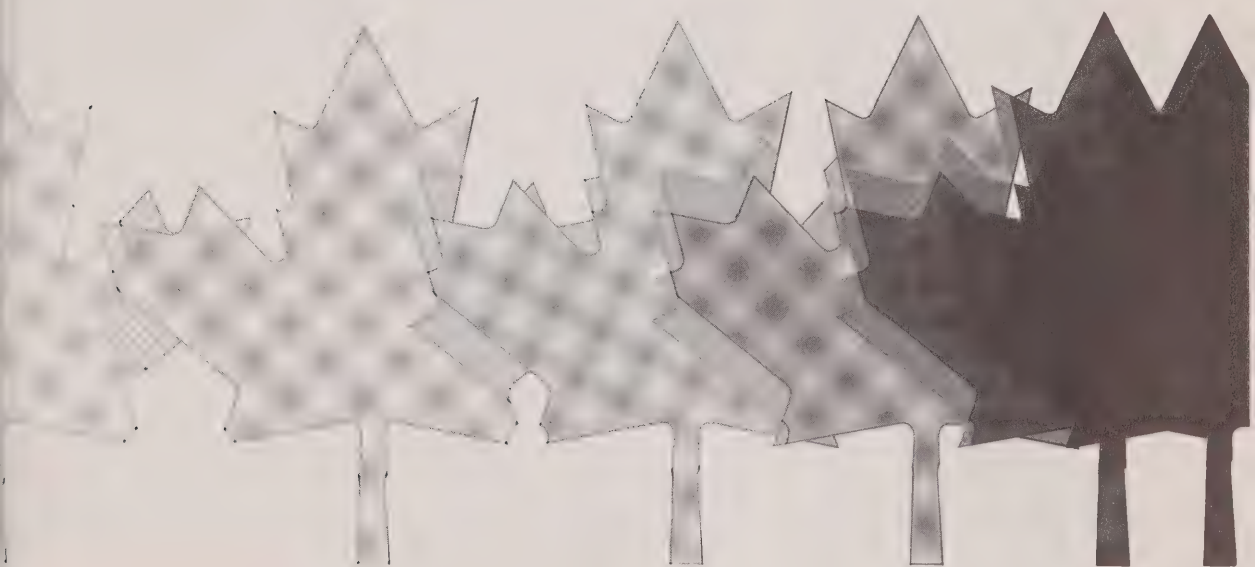
Committees	Chairmen
Air Transport	Mr. Armstrong
Commodity Pipeline Transport	Mr. Thomson
International Transport Policy	Mr. McDonough
Motor Vehicle Transport	Mr. Magee
Railway Transport	Mr. Gray
Review	Mr. Roberge
Water Transport	Mr. Jones
Commission Secretary	D.W. Foley

¹ Appointed in 1979

² Retired in 1979

Table of Contents

Canadian Transport Commission.	7
Western Division.	21
Railway Transport Committee.	25
Air Transport Committee.	35
Water Transport Committee.	41
Motor Vehicle Transport Committee.	47
International Transport Policy Committee.	51
Commodity Pipeline Transport Committee.	59
Review Committee.	62
Research Branch.	73
Traffic and Tariffs.	79
Appendices.	85



"... an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada . . ."

Section Three, National Transportation Act.

Introduction

The Canadian Transport Commission was created in 1967 under the provisions of the *National Transportation Act*.

Its objective is to promote the co-ordination and harmonization of all operations by carriers engaged in transport under federal jurisdiction through effective economic regulation, research and participation in policy development and in respect of rail, to foster optimum development of safety regulations consistent with the public interest.

The CTC is a court of record and its decisions are binding, but subject to appeal to the Federal Court on questions of law or jurisdiction and, in other cases, to its own Review Committee, the Transport Minister or the Governor in Council.

It consists of a maximum of 17 commissioners including a president, a vice-president responsible for law and the superintendence of the work of the committees and a vice-president charged with the superintendence of the programs of study and research. All are appointed by the Governor in Council.

The powers and duties of the Commission are assigned on the basis of committees and branches. There are seven committees, five of which regulate each of the different transport modes – air, rail, water, motor vehicle and commodity pipeline. One committee deals with review and appeals, while the other is concerned with international transport policy matters. The branches specialize in traffic and tariffs and research.

In accordance with an earlier Cabinet Decision, the Western Division was established in May to enable the Canadian Transport Commission to have a more visible presence in Western Canada and provide more direct access and develop easier and more effective communication with the total Western Community.

- The Railway Transport Committee has jurisdiction over rail transport to which the *Railway Act* applies. Its scope includes railway construction, location, abandonment, tariffs and safety.

- The Air Transport Committee is responsible for administering the *Aeronautics Act*, which applies to any person who operates a commercial air service in Canada. It regulates licencing, air carrier classification, commercial air carriers, traffic tolls and tariffs.

- The Water Transport Committee has jurisdiction over water transport as prescribed in the *Transport Act*, which applies to all transport of goods and passengers by ship from one Canadian port or place to another within selected geographical areas.

- The Motor Vehicle Transport Committee administers motor transport provisions of the *National Transportation Act* that are presently in force and has other administrative responsibilities under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and the *Lord's Day Act*.

- The Commodity Pipeline Transport Committee, under Part II of the *National Transportation Act* has jurisdictional responsibility over the construction and operation of commodity pipelines, which either connect or extend beyond provincial boundaries.

- The International Transport Policy Committee has jurisdiction under the *National Transportation Act* to deal with the economic and legal aspects of any form of transport at the intergovernmental, national and international level.

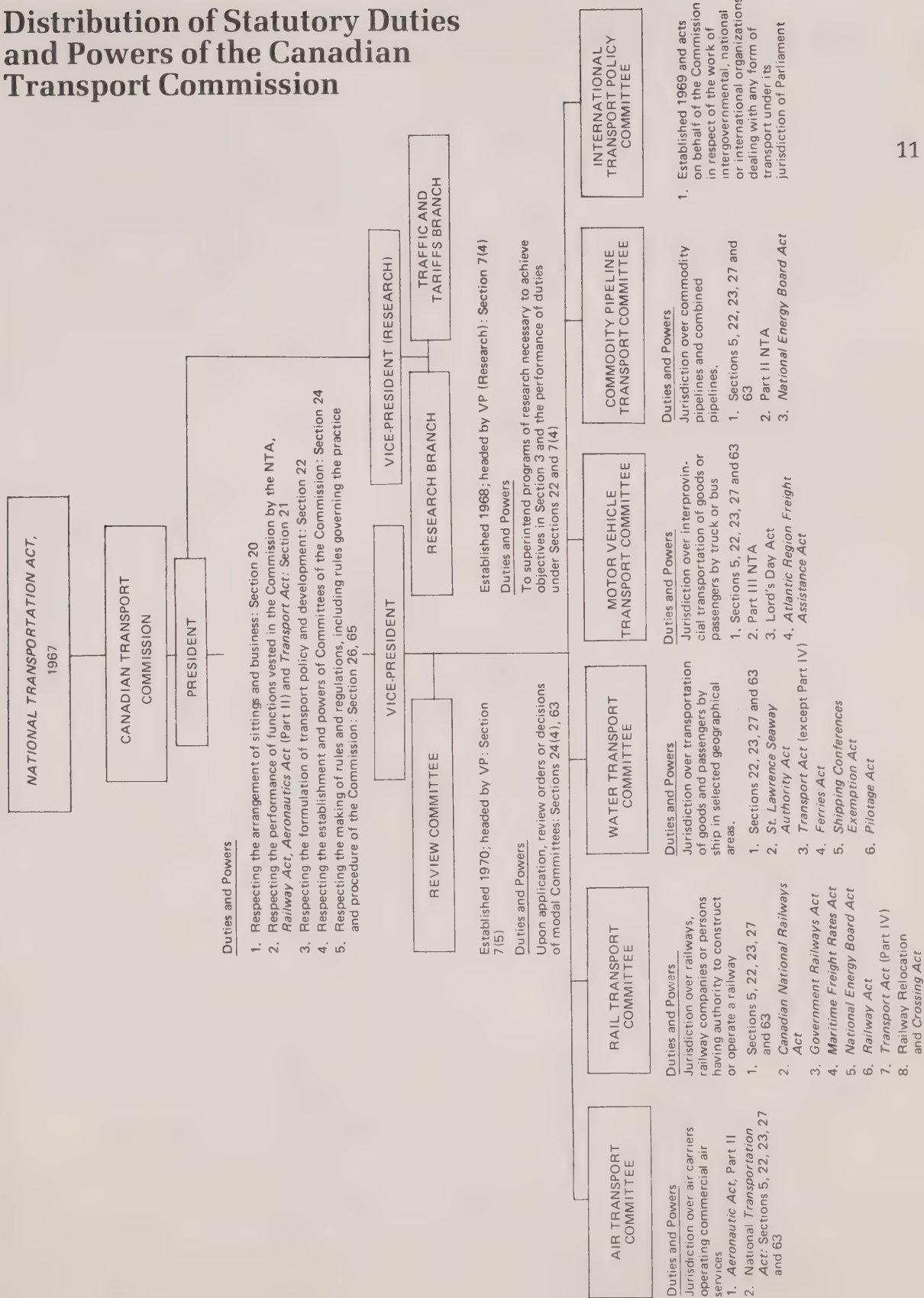
- The Review Committee, under the *National Transportation Act*, has the power, upon application, to review, rescind, change, alter or vary any Commission order or decision.

- The research component of the Commission carries out studies relating to all modes of transport and is charged with substantial responsibilities for research "necessary to achieve the objectives" as outlined in Sections three and 22 of the *National Transportation Act*.

- Traffic and Tariffs receives for filing all tariffs of rail, water and motor vehicle carriers falling under the legislative authority of Parliament; services the modal committees (except Air) on all matters connected with traffic and tariffs; administers the Atlantic Region Subsidy Program; and is responsible for research and analysis in traffic matters.

During the past year, the various committees of the Commission held a total of 97 public hearings involving 203 days of sittings, issued 1,929 decisions and 5,400 orders relating to a great variety of transportation matters and concerns.

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission



CTC Regional Offices

12

Canadian Transport Commission
747 Bute Street, Suite 300
VANCOUVER, B.C.
V6E 1Y2
Tel.: 604-666-1011

Canadian Transport Commission
503-169 Pioneer Street
WINNIPEG, Man.
R3C 0H2
Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6
Tel.: 506-858-2020

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
CALGARY, Alta.
T2P 3C3
Tel: 403-231-4811

Canadian Transport Commission
60 Adelaide St. East
TORONTO, Ont.
M5C 1J8
Tel.: 416-369-4821

Canadian Transport Commission
Suite 702
Dominion Public Building
685 Cathcart Street
MONTREAL, Que.
H3B 1M7
Tel.: 514-283-5722

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
Suite 415, Federal Building
101-22nd Street East
SASKATOON, Sask.
S7K 0E3

Tel.: 306-665-5201
Telex: 074-2693

Canadian Transport Commission
Western Division
33 South Court Street
P.O. Box 2174
Postal Station "P"
THUNDER BAY, Ont.
P7B 5E8

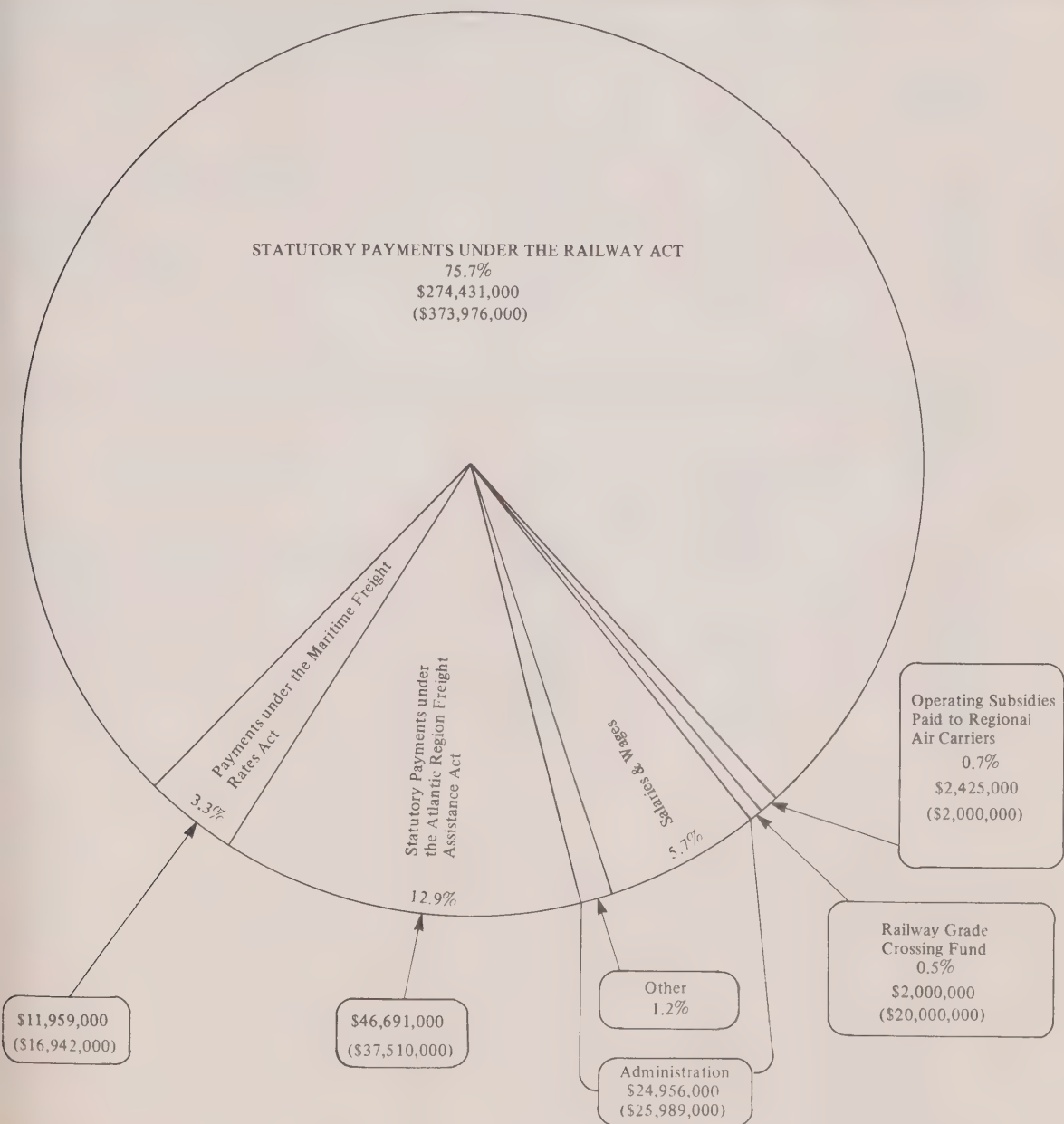
Tel.: 807-344-0738
Telex: 073-4163

Canadian Transport Commission
Western Division
Room 300
747 Bute Street
VANCOUVER, B.C.
V6E 1Y2

Tel.: 604-666-8174
Telex: 04-508523

Estimated budgetary expenditures for calendar year 1979

15



Note: Figures for 1978 in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparisons of Resource Utilization

17

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Activity

Activity	1978	1979 (\$000's)	Increase (Decrease)
Administrative and Supporting Services	5,085.	5,789.	704.
Regulatory and Control	10,408.	10,030.	(378.)
Railway Safety	3,452.	3,015.	(437.)
Research	3,524.	3,185.	(339.)
International Relations	626.	614.	(12.)
	<u>23,095.</u>	<u>22,633.</u>	<u>(462.)</u>

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Organizational Unit

Organizational Unit	1978	1979 (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	3,050.	3,226.	176.
International Transport Policy Committee	626.	614.	(12.)
Motor Vehicle Transport Committee	142.	156.	14.
Railway Transport Committee	7,927.	6,743.	(1,184.)
Water Transport Committee	651.	663.	12.
Western Division	—	109.	109.
Research Branch	3,524.	3,185.	(339.)
Traffic and Tariffs Branch	2,090.	2,148.	58.
Administration and Support Services	5,085.	5,789.	704.
	<u>23,095.</u>	<u>22,633.</u>	<u>(462.)</u>

Comparative Person-Year Utilization By Activity

Activity	1978	1979	Increase (Decrease)
Administrative and Supporting Services	219.7	221.7	2.0
Regulatory and Control	410.8	384.5	(26.3)
Railway Safety	108.4	97.7	(10.7)
Research	113.5	87.4	(26.1)
International Relations	23.5	21.1	(2.4)
	<u>875.9</u>	<u>812.4</u>	<u>(63.5)</u>

Comparative Person-Year Utilization By Organizational Unit

Organizational Unit	1978	1979	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	133.4	128.2	(5.2)
International Transport Policy Committee	23.5	21.1	(2.4)
Motor Vehicle Transport Committee	5.5	5.0	(0.5)
Railway Transport Committee	250.3	221.5	(28.8)
Water Transport Committee	27.7	24.9	(2.8)
Western Division (Note 1)	—	1.7	1.7
Research Branch (Note 2)	113.5	87.4	(26.1)
Traffic and Tariffs Branch	102.3	100.9	(1.4)
Administration and Support Services (Note 2)	219.7	221.7	2.0
	<u>875.9</u>	<u>812.4</u>	<u>(63.5)</u>

Note 1: The Western Division office which was opened in 1979 was still in the initial stages of staffing at year-end.

Note 2: Utilization for 1979 reflects the transfer, effective April 1, 1979, of Information Processing Services with a staff of 22 persons from Research Branch to Administration and Support Services.

Comparative Statement Of Salary Costs By Activity

Activity	1978	1979 (\$000's)	Increase (Decrease)
Administrative and Supporting Services	4,049.	4,594.	545.
Regulatory and Control	8,061.	8,354.	293.
Railway Safety	2,918.	2,618.	(300.)
Research	2,578.	2,326.	(252.)
International Relations	563.	538.	(25.)
	<u>18,169.</u>	<u>18,430.</u>	<u>261.</u>

Comparative Statement Of Salary Costs By Organizational Unit

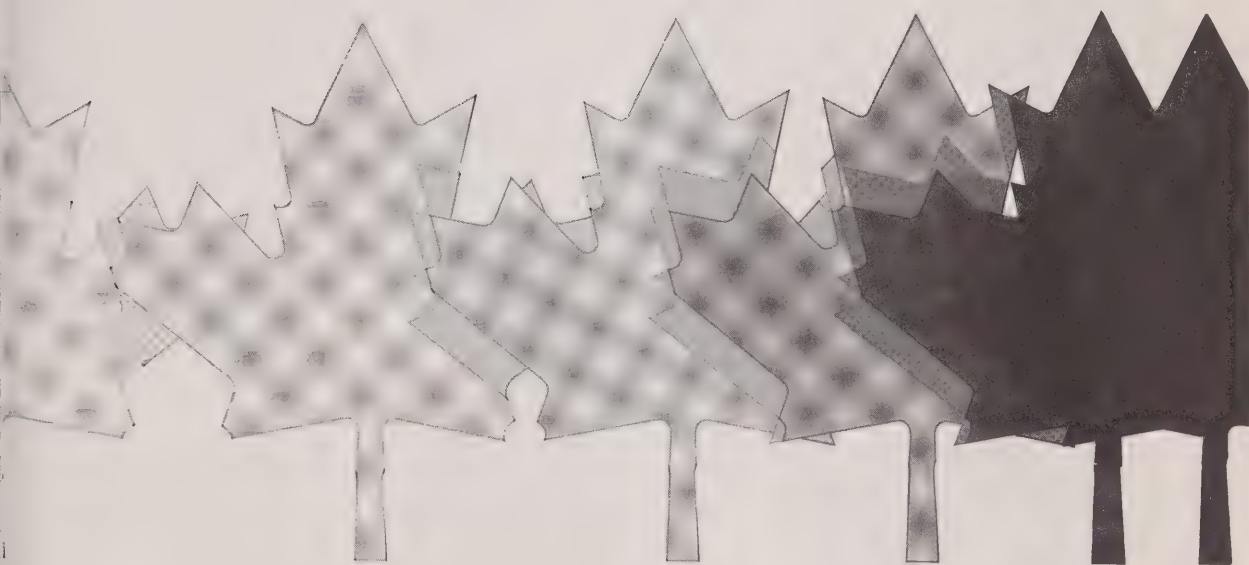
Organizational Unit	1978	1979 (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	2,464.	2,697.	233.
International Transport Policy Committee	563.	538.	(25.)
Motor Vehicle Transport Committee	104.	100.	(4.)
Railway Transport Committee	5,983.	5,524.	(459.)
Water Transport Committee	542.	567.	25.
Western Division	—	54.	54.
Research Branch	2,578.	2,326.	(252.)
Traffic and Tariffs Branch	1,886.	2,030.	144.
Administration and Support Services	4,049.	4,594.	545.
	<u>18,169.</u>	<u>18,430.</u>	<u>261.</u>

Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Activity

Activity	1978	1979 (\$000's)	Increase (Decrease)
Administrative and Supporting Services	1,036.	1,195.	159.
Regulatory and Control	2,347.	1,676.	(671.)
Railway Safety	534.	397.	(137.)
Research	946.	859.	(87.)
International Relations	63.	76.	13.
	<u>4,926.</u>	<u>4,203.</u>	<u>(723.)</u>

Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Organizational Unit

Organizational Unit	1978	1979 (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	586.	529.	(57.)
International Transport Policy Committee	63.	76.	13.
Motor Vehicle Transport Committee	38.	56.	18.
Railway Transport Committee	1,944.	1,219.	(725.)
Water Transport Committee	109.	96.	(13.)
Western Division	—	55.	55.
Research Branch	946.	859.	(87.)
Traffic and Tariffs Branch	204.	118.	(86.)
Administration and Support Services	<u>1,036.</u>	<u>1,195.</u>	<u>159.</u>
	<u>4,926.</u>	<u>4,203.</u>	<u>(723.)</u>



Provisions for the establishment of the Western Division of the Canadian Transport Commission were made on May 16, 1979 following a Cabinet decision and a Government policy announcement of having a visible Commission presence in the West. In effect, the Western Division brings the Commission closer to Western Canada as it provides Western Canadians with a direct access to the Commission and facilitates communication with communities, the grain industry and other Western users of transportation, air carriers, and other interested persons and groups submitting applications or complaints to the Commission. Through its interpretation of the role and function of the CTC, it further encourages and enables a more effective public participation and awareness. The Western Division headquarters is located in Saskatoon, Saskatchewan.

Mandate

The mandate of the Western Division is to perform in respect of local matters all those functions of the Commission which are delegated by the modal committees. The area of jurisdiction of the Western Division comprises that part of Canada, including her inland waters and territorial seas, extending, with respect to transportation by rail, from Thunder Bay to the Pacific Coast, and with respect to transportation by other modes, from the Ontario-Manitoba border to the Pacific Coast. Two Commissioners have been appointed to the Western Division. Both Commissioners are members of each modal committee of the Commission.

Recognizing the importance of rail transportation as it relates to the entire grain industry, the Western Division is now responsible for the Railway Transport Committee's involvement in the Prairie Branch Line Rehabilitation Program; it has also taken over responsibility for all Prairie branch line abandonment applications. The Western Division generally carries out, in its area of jurisdiction, duties of the Railway Transport Committee with respect for instance to the monitoring of passenger-train services, the centralization of agencies and retirement of stations, the relocation of railway tracks and facilities, the monitoring of anti-whistling by-laws and the investigation and approval of applications for railway crossing protection, etc.

The Western Division staff includes a Secretariat under the supervision of the Division Secretary, Grain Co-ordinators in Thunder Bay and Vancouver (reporting to the Manager of Rail Rationalization and Grain Co-ordination in Saskatoon), an Engineering advisor, a Traffic and Tariffs advisor, a Manager of Air Operations, and a Research Officer, all of whom are under the immediate supervision of an Executive-Director. A legal advisor has also been assigned to the Division.

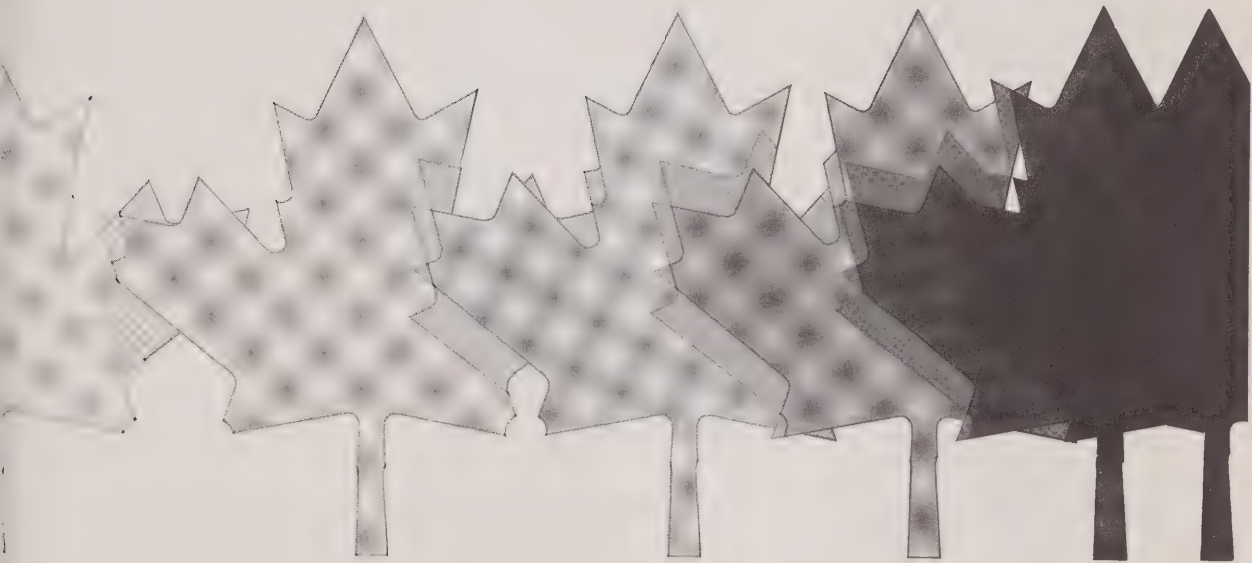
With the establishment of its Western Division, the Canadian Transport Commission can now more effectively deal with the growth and requirements of the air industry in Western and Northern Canada.

The close and direct contact with the Provincial and Local governments, with elected representatives and with the general public helps the Western Division in its assessment of the public interest. It effectively creates a new and important link with all segments of the transportation industry.

Activities

Although its mandate extends to all modal committee matters, the Western Division is, at this time, primarily involved in rail and air transportation matters. The Western Division opened its offices in Saskatoon in May 1979; however, it only became fully operational in October. Since its date of inception to Dec. 31, 1979, the Western Division has issued 22 Orders and six Decisions dealing mainly with passenger-rail services, branch lines, automatic protection, agents and station building removal. Three hearings were held by the Division in 1979; one dealt with the discontinuance of the passenger-train service between Saskatoon and The Pas; the second with an application for authority to operate a Class 4 Charter Commercial air service in Groups A, B and C from a base at Saskatoon; the third with an application for construction of a railway crossing at Red Deer, Alberta.

The hearing program for the Western Division in 1980 includes all those branch lines which have been turned over to the Commission for action. Approximately 40 hearings are presently being scheduled exclusively for branch line matters. The Western Division will also hold hearings on other issues such as rail relocation and certain air applications.



J.T. Gray, Chairman

M.D. Armstrong

J.A.L.G. Drainville

D.H. Jones

E.H. LaBorde

J.A.D. Magee

R.M. March

J.M. McDonough

L.B.G. Thomson

J.F. Walter

B.R. Wolfe

The Committee regulates rail transportation under the jurisdiction of several federal statutes, such as the *National Transportation Act*, the *Railway Relocation and Crossing Act* and the *Railway Act*. It also issues decisions and orders dealing with specific requests and applications.

The Railway Transport Committee (RTC) meets on a weekly basis to discuss a variety of subjects. Hearings deal with matters affecting the safety and convenience of the public and users of the Canadian rail transportation system. These hearings involved 58 days of sittings, and 22 such hearings were held in 1979. The Committee issued 1991 orders and 40 decisions last year. (See Appendix A)

There are four RTC branches at Commission headquarters: rail service, safety and standards, economic analysis and rail systems development. Regional offices are located in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary and Vancouver.

The RTC administrative operations include inspection and evaluation of Railways' infrastructure, equipment, service and construction to ensure compliance with safety standards and regulations. It inves-

tigates accidents and also administers subsidy programs where railways operate at a loss as a result of the CTC's decision that rail service continue in the best interest of the public.

The Mississauga accident, which occurred on Nov. 10, 1979, played a very important part of the RTC's daily agenda, and indeed will continue to do so in 1980. The derailling of a consist of CP railway cars carrying chlorine and flammable compressed gases resulted in a raging fire and a large scale evacuation of Mississauga residents. The Minister of Transport established a Commission of Inquiry and appointed Mr. Justice Samuel G.M. Grange as the Commissioner.

Rail Services Branch

The Rail Services Branch has five prime areas of responsibility to ensure that the public is provided with a safe, economical and efficient rail system.

Equipment Quality Control

To evaluate, monitor and regulate the quality of railway rolling stock and stationary equipment across the system, programs have been established whereby a systematic inspection is carried out on a sample of cars and motive power units. Defects are reported to the respective railways and corrective action monitored.

During the year, 29,598 units were inspected. Inspections revealed that 3,513 motive power units and 7,180 cars were found to have defects. In 1978, 41,116 units were inspected and 13,506 were reported with defects. In addition, 789 stationary and portable equipment units were inspected and 175 units were reported with defects in 1979.

Railway Infrastructure Quality Control

For lack of staff, it was not possible to undertake specific programs to monitor and evaluate all areas of the railway infrastructure.

However, inspections and investigations were carried out in dealing with complaints and in the processing of applications for less than standard clearances, fencing exemptions, etc. (See Appendix B)

Train Operation, Passenger And Freight Services Quality Control

The railways' performance was closely monitored in this area during the past year for both company and employee performance.

A number of services were reviewed and some 183 complaints were investigated.

Amendments to the Final Plan for Western Transcontinental Passenger-Train service were approved, and as of April 1979, VIA Rail lines assumed responsibility for all Canadian National and Canadian Pacific passenger train services in Canada. The Final Plan of both the Western and Eastern Transcontinental services were implemented on Oct. 28, 1979. (See Appendix F)

Meetings were held between the Committee and VIA with regard to transportation of the handicapped.

Rationalization Of Services

A total of 24 applications were submitted for the abandonment of non-prairie branch lines and other trackage.

Hearings were held in connection with the abandonment of CP Rail's Piles and CN's Temiscouata Subdivision, including CN's Sutton and CP Rail's Nicola Spurs. (See Appendices C-E).

After thorough investigations and Public Hearings, CN applications for the approval of Servocentres' concepts with headquarters at Prince Albert, Sask., and Edmonton, Alta., were approved. A hearing was held in connection with CN's application for modification to their Servocentre affecting the Sydney area.

Dangerous Commodities

In addition to its responsibility for the approval of the design, location and construction of bulk storage facilities, the Committee carried out 253 inspections of existing facilities for the storage of dangerous commodities.

To ensure quality control in the manufacture of compressed gas cylinders, the facilities of various companies in Canada, the United States and Europe were inspected subsequent to their approval as Independent Inspection Agencies.

Rail Systems Development

This Branch is responsible for processing applications for physical changes to the railway infrastructure. Prior to work commencing, applications are approved. Completed work is examined and passed for use by the railway.

The Committee authorizes the construction, reconstruction or improvement of railway/highway crossings at grade, grade separations and pedestrian crossings, railway bridges and tunnels, double tracking and siding extensions. It also authorizes the installation and modification of rail/highway warning systems for the protection, safety and convenience of the public. Funding from the Railway Grade Crossing Fund has been in existence for 70 years and has been a significant factor in decreasing hazard at rail/highway crossings. Over the years, its mandate changed slowly, both in terms of funding and in terms of conditions. In 1978, certain grade separations previously covered by the fund were transferred, for funding purposes, to the *Urban Transportation Assistance Program (UTAP)*.

The use of railway rights-of-way for urban rail transit systems and the planned electrification of main lines are other responsibilities that will be of increasing future importance.

Double Tracking

This ongoing program is of particular significance to the national economy as it directly affects the capacity of the main lines from the Prairies to the West Coast ports. The RTC has already authorized three lengths of double tracking for CP Rail's main line, the latest at Lake Louise, Alberta, ordered in August, 1978, and for which construction has already begun. Two of the three lengths of double tracking, those at Salmon Arm and Revelstoke, B.C., are already in operation.

Urban Transportation Assistance Program (UTAP)

The Minister of Transport announced in 1977 that funds for railway relocation and grade separations would be allocated to the provinces on a per capita basis, beginning in April, 1978. An amount of \$46 million per year was earmarked for a period of five years, some funds being diverted from the Railway Grade Crossing Fund for this purpose.

This program is administered by Transport Canada but, before grants are authorized, investigations are carried out by the RTC to ensure that proposed grade separations meet engineering requirements.

In 1979, 23 Orders were issued after recommendations had been approved by the Minister.

Railway Relocation

The *Railway Relocation and Crossing Act* provides, in part, for the preparation of a combined urban development and transportation plan forming an "accepted plan" filed with the Commission for the purpose of a railway relocation. Financial assistance for the preparation of these plans is provided by the Minister of Transport and the Minister of State for Urban Affairs.

Since the legislation came into effect, 15 such projects have been brought to various stages of planning development. It is anticipated that the first application under this legislation will be received from Amos, Que., in January, 1980.

Railway Rehabilitation

An agreement between the federal government and Canadian National Railways and Canadian Pacific Limited, permits the application of federal monies for the upgrading of certain Prairie branch lines. The RTC examines these lines before work starts, monitors construction activities while they are in progress, passes the lines for use on the satisfactory completion of reconstruction and verifies that government funds have been properly used (\$170 million to date).

Safety And Standards Branch

In an effort to ensure a safe and efficient rail transportation system, the RTC develops safety standards for both the public and railway employees. Also included in its mandate are the investigation and monitoring of railway accidents and incidents.

Standards Development

In collaboration with railway and labour representatives, the Committee sets new standards and revises existing ones to keep pace with technological, organizational, operational and administrative changes.

Discussions with Labour Canada will serve to define those accidents that are reportable to the RTC and those of an industrial nature that are reportable to Labour Canada. The outcome of these discussions will affect the final draft of revised General Order 0-1 relating to accident reporting, and determine the scope of proposed regulations affecting the safety and health of operating employees.

Six new procedures were introduced and eight regulations were revised in 1979.

Pursuant to Section 73.22(a) (i) of the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities, there were 97 new special permits issued, 22 denied, 40 revised and six revoked.

Twelve independent inspection agencies were approved and decisions are pending on nine others. A survey was completed respecting facilities for the handling of dangerous commodities in the Vancouver area. A report was developed outlining the present situation with recommendations for improving overall safety.

Recommended changes of the metric sensitive clauses of the Railway Act, the Canadian National Railways Act and the Government Railways Act were referred to Transport Canada for inclusion in the Omnibus Bill.

At a pre-hearing Conference held Dec. 13, 1979 concerning the Air Flow Method of qualifying freight train braking systems for service, it was decided to hold a public hearing in March or April of 1980.

There was liaison with the Ministry of Transport respecting the setting up of a committee of direction involving all modes of transportation. This committee will concern itself with Transport Canada's forthcoming Dangerous Goods Code; draft three has been issued to Industry for comments by March 31, 1980.

The RTC approved in principle the new Railway Pictogram. However, implementation will not be authorized until the Railway Act is amended.

The Railway Safety Advisory Committee, created after the 1971 Railway Safety Inquiry, held four meetings attended by representatives of the two major railways, the Railway Association of Canada, and the Canadian Railway Labour Association.

There have been three revisions to Regulations No. 0-8, Uniform Code of Operating Rules. Revision to Rule 46 permits the use of reflectorized signals in lieu of signal lights at night. Rule 99, in its original form, did not clearly define the duties of a rear end flagman in ABS territory on a train. The amendment to this rule now covers situations where protection is afforded by having a minimum of two block signals between the two trains, thus dispensing with the requirements for a flagman. Section 16, Part III was amended to authorize the use of locomotives not equipped with communicating signal appliances where a voice communication system is available.

Regulations governing the handling of carloads of explosives on railway company team or spur tracks were put into effect June 21, 1979.

Ten regulations have been completed and are awaiting approval either by the RTC, the Commission, or are in the hands of the Privy Council Office, while 10 other regulations are under intensive study with the railways and the Canadian Railway Labour Association (CRLA). Thirty regulations have been referred to the CRLA and the railways for submissions and comments.

Accident Investigation and Reporting

Railways under federal jurisdiction are required to file reports on accidents involving fatalities and/or personal injuries, derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases and any other incident resulting from their operations (See Appendix G).

The following accidents were investigated under Section 226 of the *Railway Act*:

In March, a rear-end collision of two CP Rail freight trains in Ignace Subdivision, Ont.; in May a fire on VIA's Turbo Train in Kingston Subdivision, near Morrisburg, Ont.; in August, a collision between CN freight train and maintenance of way work units resulting in derailment of both, in La Tuque Subdivision, near Donnacona, Quebec; and in December, a derailment of a CN freight train in the Mountain Park Subdivision, Fidler, Alta.

Mississauga Derailment

In November, a major incident occurred at Mississauga, Ont. involving 24 CP Rail freight cars consisting, for the most part, of tanks loaded with liquid petroleum gas and other flammable products. The train derailed in the Galt Subdivision near Mavis Road, resulting in intense fires which engulfed the derailed equipment among which was a tank of chlorine. Local authorities were forced to evacuate approximately 230,000 citizens in the vicinity.

The Minister of Transport established a Commission of Inquiry, appointing Mr. Justice Samuel G. M. Grange as the Inquiry Commissioner.

Representatives of the two major Railways appeared before the Committee this year for the purpose of presenting an assessment of rail safety performance since the 1971 Rail Safety Inquiry.

Rail Economic Analysis Branch

The Rail Economic Analysis Branch is responsible for railway accounting, costing and the economic analysis of specific services such as subsidy administration.

Appendix H provides a summary of subsidy claims and payments to eligible railway companies in respect of the 1978 calendar year with payments amounting to \$313,483,334.

The following is a summary of all subsidy payments approved by the Railway Transport Committee during the 1979 calendar year:

\$134,689,809 in respect of 1979
Advance Claims¹

43,970,570 in respect of 1978

95,770,482 in respect of the 1969
- 1977 calendar years

\$274,430,861 (TOTAL)

¹Payments in respect of 1979 Advance Claims are in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.

Accounting Systems Analysis

This Division is responsible for the Uniform Classification of Accounts, for the audit of railway records, depreciation rates, cost of capital rates, analysis of financial reports, documentation of subsidy payments and records of subsidy claims and payments.

The Commission's consultants submitted their final report relative to revising the Uniform Classification

of Accounts and preparations are now underway for a hearing to commence during the first quarter of 1980.

During the year, there was a major initiative to upgrade the overall quality of the audit program as well as to carry out a number of audits of railways' accounting records.

The Committee prescribed during 1979 that all regulated railways must now apply each year for approval of their depreciation rates. Work was commenced on developing a program, with procedures to process these applications and prepare recommendations for Committee approval.

A hearing was held in May to consider an application to amend the cost regulations to include an allowance for income tax in cost of capital for all purposes of the *Railway Act*. The Decision approving an income tax allowance with certain qualifications was subsequently issued.

Costing Systems Analysis

This division is responsible for unit and specific costs which together with output units are employed in determining costs for passenger and branch line applications and subsidies, compensating rate costing, service rationalization and for estimating different service level configurations. On an annual basis, this division evaluates and verifies about 12,000 initial, final and forecast unit costs submitted by the railways.

The Auditor General reviewed the activities of the division during the year. In response to his comments, a number of projects are underway including a revised organization structure, the creation of work verification procedures and a project to complete the backlog of branch line specific costs.

Work continued on the establishment of approved costing methodologies for Class II railways. Work progressed on a number of special costing studies during the year, including the variability of general administration and communications costs, and a methodology for fuel cost allocations. In addition, the division participated in the Costing Study pursuant to Order-in-Council P.C. 1977-234 and the costing orientation of the revised Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records.

The RTC approved the verification of 1977 CP Rail and CN unit costs and price level indices.

Rail Services Analysis

The major responsibility of this division is to determine and recommend the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services which they operate as an imposed public duty. Staff analyze railway claim submissions and determine actual losses prior to recommending payment of 100 per cent of the certified loss for branch lines and up to 80 per cent for passenger-train services.

In addition to subsidy determination and the associated resolution of outstanding issues, division activities include analysis of the viability of passenger-train services preparatory to Committee decisions on service discontinuance, verification of losses claimed in branch line abandonment applications, performance of compensatory cost studies, development of cost estimates for the establishment of rate levels, and the provisions of forecasts of subsidy payments to Treasury Board.

The Government's restraint program has resulted in resource restrictions which have severely delayed the finalization of subsidy payments. CN and CP Rail have been most affected by this delay and, as an interim measure, the RTC approved a final progress payment of \$68.9 million to these railways for branch line claims dating from 1970 to 1976, pending resolution of certain issues and the completion of verification of the claims. This progress payment was made under an agreement whereby the railways undertook to pay interest on any overpayment related to these claims determined during the next three years. The railways further agreed to forfeit any payment for certain related claims totalling \$67.7 million. The RTC is currently considering making a similar payment to Class II railways for 1976 and prior year claims and may extend this payment policy to cover Class I and II railway branch line claims in respect of 1977 and 1978, as well as outstanding claims for passenger-train services.

At year end the total difference between eligible railway claims and Commission subsidy payments in respect of the period 1968-1979 was approximately \$370 million.

However, this difference does not represent amounts payable to the railways as it includes disallowances made by the RTC on overclaims, ineligible claims, and amounts held back pending final verification. Subject to Committee decisions on outstanding issues and total verification of claims, the current staff estimate of probable eventual payments in respect of this difference is \$125 million. (See Appendices H-U)

Branch Lines

A major outstanding issue concerning the distinction between a main line and a branch line was resolved in a Committee Decision released in January. This Decision established a means of categorizing lines as main, or branch, and thereby clarified the eligibility of a number of railway subsidy claims. The Decision also clarified subsidiary issues with respect to claims involving bridge traffic and line segmentation and prescribed the methodology for filing such claims in future.

Considerable work has been devoted to resolving the "Net Salvage Value" issue which has delayed finalization of a large number of claims. The resolution of this issue, along with a Committee Decision on allowance for income tax in cost of capital calculations, is expected to generate adjustments in railway claims and payments early in 1980.

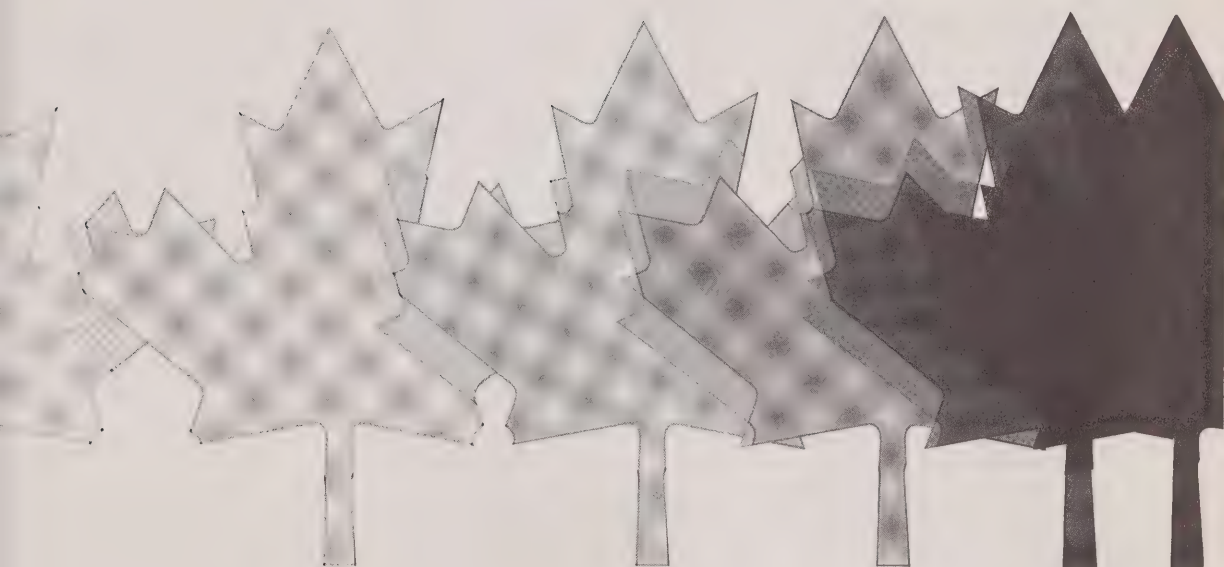
Passenger-Trains

Following the transfer of Western transcontinental passenger-train services to VIA Rail Canada Inc. in October 1978, almost all other CN and CP Rail services were taken over by VIA on April 1, 1979. While the Commission continues its regulatory control over trains operated by VIA, financial support for these services has now become the sole responsibility of Transport Canada. However, until such time as a takeover schedule is established for the remaining services, the Commission will retain its subsidy responsibilities for the "Northlander" and the Class II passenger-train services. The Commission

will also continue its program of processing outstanding subsidy claims from CN, CP Rail and Class II railways for operations prior to VIA takeover.

During 1979, the Commission continued to hold hearings to review passenger-train discontinuance applications. Besides those for the Eastern Transcontinental, hearings on eleven services were held and decisions were issued ordering the continuation of six services and the discontinuance of four complete services and two segments.

The Final Plan for Eastern Transcontinental services, issued in June, was implemented in October. Although the Final Plan for Western Transcontinental Service was implemented at the same time, regional opposition to the Plan resulted in the Minister directing the Commission to review certain of the Plan's features. This review is currently in progress.



J.D. Armstrong, Chairman

A. Azzie

T. Gray

H. LaBorde

Paul Langlois

A.D. Magee

M. McDonough

B.G. Thomson

R. Wolfe

The Air Transport Committee (ATC) was established under the *National Transportation Act* for the purpose of carrying out the responsibilities of the Canadian Transport Commission with respect to transport by air. It administers the *Aeronautics Act* and formulates the Air Carrier Regulations.

Responsibilities

A primary function of the Committee is the licensing of commercial air services; a substantial part of its work is therefore related to the analysis and processing of applications. Under Section 16 of the *Aeronautics Act*, the modal committee must be satisfied that a proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity before a licence is issued. However, the ATC may suspend, cancel or amend a licence where, in its opinion, the public convenience and necessity so requires. (See Appendix V)

Circumstances sometimes dictate that the Committee grant a licence on application for services established as a result of international agreements, or exempt certain specialty services from the requirement to meet the test of public convenience and necessity. Other categories of services, such as crop spraying by "flying farmers," some types of leases and certain occasional operations by foreign air carriers have also been exempted from the requirement to hold a licence.

To facilitate licensing and application, the Committee has established classes of service, and groupings according to aircraft size.

Air carriers operating unit toll and charter services are normally required to file their tariffs with at least a 30-day advance notice. Tariffs come into effect as filed, unless disallowed or suspended by the Committee. Parts V and VI of the Air Carrier Regulations, issued pursuant to section 14 of the *Aeronautics Act*, confer authority on the Committee in matters of tariffs and the justness and reasonableness of tolls. The ATC is also empowered to substitute or prescribe rates in light of these criteria.

Air carriers are required to furnish transportation in accordance with the terms and conditions of their licence, and provide adequate service, equipment and facilities.

Most international air service agreements allow for consultation between designated airlines, use of International Air Transport Association (IATA) rate-making procedures where applicable, consultation between aeronautical authorities and arbitration as a final resort. Resolutions approved at IATA Traffic Conferences are subject to acceptance and/or approval by aeronautical authorities.

Under Sections 12 and 13 of the *Aeronautics Act*, the Committee is authorized to conduct investigations and surveys, and make recommendations to the Minister of Transport in all matters relating to civil aviation, either on direction from the Minister or on its own motion.

Organizational Structure

The Committee has four branches: The Administrative Branch, the International Air Transport Branch, the Operations Branch and the Air Services Analysis Branch. Each branch reports to the Committee through the ATC executive director.

Operations Branch

The Branch is organized into two divisions. The Fares, Rates and Services Division administers fares and rates policies and regulations as they apply to international and domestic air travel. It also checks and assesses all the tariffs filed with the Committee and brings to the attention of the ATC all representations or complaints which would require investigations, and possible disallowance of tariffs.

The Licensing and Inspection Division administers domestic and international licensing policies and regulations. The Domestic Section works primarily in the area of analysis and compliance as it applies to licensing of unit toll (route) and charter (base) operations including complaints involving operation out of another carrier's base and between points on another carrier's licence. The International Section Division handles both scheduled and charter licensing of international air services, into and out of

Canada, and oversees the large volume of international advance booking and inclusive tour charters; it also participates in international air negotiations between Canada and other countries.

The Analysis Section is responsible for providing analytical reports on regulations, licences and applications. It has revised on a continuing basis all air licences to achieve conformity with new groupings made part of the Air Carrier Regulations in 1972. This project is expected to be completed early in 1980.

The new Enforcement Section became active in May with the stationing of examiners in Vancouver, Edmonton, Montreal and the National Capital region.

Air Services Analysis Branch

Within this Branch, five divisions provide economic, regulatory, financial and operational analysis.

The Economic Analysis Division acts as the Committee's economic consultants, assessing applications, acting as support staff at hearings and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Audit Division maintains a continuing review and when required, makes recommendations for changes in the policies, rules and regulations of a financial nature as well as standards of financial fitness applicable to all Canadian operators

of commercial air services under the Committee's jurisdiction. It assesses all applications submitted to the Committee for new air service authorities, transfers of controlling interest, mergers and consolidations. The Division periodically carries out field audits of commercial air carriers to ensure their compliance with the Committee's Uniform System of Accounts and Reports and, in certain instances, to ascertain the validity of subsidy claims. Frequently the Division is required to make special financial investigations in respect to violations of the Committee's rules and regulations; it also provides financial expertise to the Enforcement Section of the Operations Branch in connection with their investigations.

Advice from the Financial Analysis Division includes assessments of the validity of economic justification for proposed tariffs, subsidization of air services, rate of return studies, and reports on key financial indicators relevant to the air transport industry.

The Operations Analysis Division conducts studies and submits reports on the operation and management of air carriers, investigates and reports on the performance and operational characteristics of aircraft and equipment applicable to specific commercial air services.

The Policy Advisor's Division recommends changes to the economic aspects of the Air Carrier Regulations and prepares reports, responses and statements on matters of policy within the jurisdiction of the Committee.

Activities In 1979

Changes In Regulations

Regulatory amendments liberalizing domestic and international

charter rules were approved Dec. 21, 1979 and incorporated into the Air Carrier Regulations.

For Advance Booking Charter (ABC) flights operated domestically and to the U.S., Mexico and the Caribbean area, the advance booking period was shortened from 30 to 14 days and the seven-day minimum stay requirement reduced to the first Sunday following the date of departure. The advance booking requirement was eliminated for domestic ABCs scheduled to depart from a point where originating passengers are taken on board between 10 P.M. and 5 A.M.

The advance booking period between Canada and other international destinations remained at 30 days. However, for all international and domestic ABCs, a form of top off was allowed whereby a charterer can contract between 10 and 20 per cent of a larger aircraft's seating capacity for sale of ABC transportation to the public up to seven days prior to departure.

The amendments allowed the carriage of ABC and Inclusive Tour Charter (ITC) passengers on board the same aircraft; no advance booking is required for ITC passengers.

The minimum contract size for international and domestic ABCs as well as for Common Purpose Charters (CPCs) was reduced from 40 to 20 seats and, where the seat capacity of an aircraft is less than 20, the entire capacity of the aircraft may now be contracted by one charterer.

The changes were in response to submissions received at a two-week public meeting held in Ottawa

in July, and to further industry representations. They will permit better utilization of charter aircraft and make ABC travel more convenient to the public. (See Appendix V)

In the past, air carriers holding charter licences were only permitted to engage in a limited form of unit toll operations with the use of small aircraft. Carriers of this category may now provide courier air services similar to those offered by vans and trucks. In addition, the Committee is considering use of medium-sized aircraft, such as the De Havilland Dash 7, for similar services.

Regulation permitting owners of privately registered aircraft to accept compensation of actual expenses when conducting business for their employers was liberalized and extended to leased aircraft. The new regulation also permits the carriage of employees and family members on business trips.

A variety of regulatory changes applicable to tariffs on domestic charters were introduced. They affect charges required to be paid by the charterer and the period of advance notice of impending changes to be given to the public and the carriers.

Reports And Studies

Reports prepared for the Committee during the year included an Analysis of the Canadian Helicopter Operating Industry in 1978, and

the Industry Analysis of the Canadian Trunk and Regional Air Carriers for the same year; both were distributed in October 1979. Earlier in the year, an operational analysis was published on the Commercial Air Services in Northwestern Ontario and a supplement prepared to the 1977 report on regional air carriers.

A major study on the evaluation of the Regional Air Carrier Subsidy Program initiated in 1966 was completed and submitted to Transport Canada. A computer simulation of several variants of improved air services on the Lower Shore of the St. Lawrence River, and to and from the Magdalen Islands, was part of the evaluation study.

A representative of the ATC was a participant with members of Transport Canada, Consumer and Corporate Affairs and CTC Research, in the interdepartmental study on airline competition in Canada.

Another interdepartmental committee, consisting of representatives from Transport Canada, Statistics Canada and the CTC, was formed to review all statistical and financial data provided regularly to the Air Transport Committee through the Aviation Statistics Centre. The first set of recommendations adopted by the ATC is expected to benefit some 175 carriers. They include a reduction in the reporting frequencies imposed on most large carriers, other than the trunk and regional airlines, to permit the filing of less detailed financial statements. Traffic flow and airport activity statistics required from trunk and regional air carriers has also been considerably simplified. The interdepartmental com-

mittee also conducted a survey concerning data confidentiality, the results of which will lead to proposals in 1980.

Discussion continued with trunk and regional airlines on the standardization of justification of fare and rate proposals and on reasonable rates of return, as were studies into low priced domestic air transportation, initiated after the introduction of domestic ABCs and charter competitive scheduled fares in 1978.

Following a public meeting on the transportation of air cargo on passenger charters in June, 1978, the Committee with the assistance of the CTC Research Branch, initiated a study into air cargo transportation in general. After the proposals were made public, interested parties were invited to submit their comments before the end of the year.

Progress reports have been prepared on developments in the low fare air transportation markets between Canada and Europe and from Canada to southern (sunspot) destinations.

Regional Air Carriers Subsidies

Subsidies were paid to Eastern Provincial Airways Ltd. (EPA) and Quebecair to offset losses incurred in the operation of unprofitable routes deemed essential in the public interest. On the other hand, some routes operated by EPA were removed from the subsidy program after careful analysis. The final set-

tlement estimated at \$2 million for the two airlines remains at the same level as in previous years.

Price Increases

In 1979, it was again necessary for passenger, cargo and most charter fares and rates to be adjusted in relation to increasing costs.

At the end of the year, the approximate average percentage of increase in domestic scheduled passenger fares, compared with those in force at the end of 1978 were: Air Canada 9%; Pacific Western 7%; Transair 7%; Nordair 11%; Quebecair 12%; and Eastern Provincial 9%. Although this comparison is made on a one-year basis, the percentages reflect increases put into effect during a period of approximately 18 months starting in April 1978 and ending in September and October 1979. Thus, the increases on a rate per annum basis approximate 2/3 of the given percentages.

A formal hearing held in March, 1979 inquired into proposed scheduled passenger fare increases that had been suspended in December 1978; after consideration of the evidence, the new fares were allowed to come into effect in April 1979.

Significant increases in international passenger fares and cargo rates varied by geographical areas. Total increase in both fares and rates ranging from 23% to 36% can be generally attributed to a 3% — 10% general inflation and 17% — 23% for increased fuel costs.

The supply and price of aviation fuel in international markets continue to cause great concern; they represent the largest factor in increased tariffs. The average aviation fuel price set by IATA in U.S. dollars per U.S. gallon has risen from a base price, in the first quarter of 1979, of 45¢ to a March 1979 estimate of 67.5¢ for the 4th quarter of 1979, and a revised July 1979 estimate of 96.4¢ for the first quarter of 1980. The last estimate has been subsequently updated on receipt of new information.

The absence of an IATA agreement required continued action by the Committee to safeguard Canadian interests in international fares. Presently all fares between Canada and Europe or the Caribbean are established under the Tariff Articles of the Bilateral Air Services Agreements, a process requiring the involvement of the Committee. In addition, a new Bilateral Fares Agreement with Australia, in March 1979, provided significantly lower fares between Canada and Australia.

In transborder markets, there was significant Committee intervention under the terms of the Canada-U.S. Bilateral Air Services Agreement. Twelve notices of dissatisfaction were transmitted through External Affairs to the U.S. Authorities and 11 orders were issued by the ATC against the tariffs of U.S. carriers. The American authorities issued two notices of dissatisfaction and two orders, both against the Air Canada Seat Sale. Friction arising from policy differences led to discussions with the U.S. Authorities

in Washington (April 1979) and Ottawa (October 1979). The exchange of views proved useful and another meeting is scheduled early in 1980 to continue the discussions.

There were a number of fare innovations filed by the carriers during the year. For complete details see Appendix X.

Complaints

In the year ending Oct. 1, 1979, 410 complaints were received, an increase of about 33% over the 303 reported for the same period last year. In 53 cases, one carrier was registering a complaint against another carrier, generally for contravening the regulations; all others had been submitted by individuals. The following is a comparative tabulation of major complaints transmitted by consumers:

Type of Complaint	1978	1979
Services	72	99
Fares	35	53
Conditions	39	33
Violations	29	7
Overbooking	23	21
Schedules	20	49
Delays	21	18
Refunds	17	24
Baggage	23	29
Freight	18	29
Fuel surcharge		31

All complaints, whether received directly or forwarded by the Minister's office, are carefully reviewed to ensure that regulations have been complied with and the carriers' obligations have been met to the satisfaction of the complainants.

Enforcement

During the period May to October, 53 cases were dealt with, 72 of which were referred to the RCMP for further investigation or prosecution; 21 of these were resolved and 10 are still under investigation. Joint investigations conducted by ATC examiners and the RCMP resulted in 18 convictions; penalties ranged from reprimands to fines of up to \$4,000. During the investigatory processes, offences under other statutes were also uncovered and handled by the RCMP.

Significant Orders And Decisions

Decision 5888 (July 20, 1979) authorized a Class 2 Specific Point air service by Northwest Territorial Airways to serve Yellowknife, Rantin Inlet and Frobisher Bay with Group F aircraft.

Decision 5904 (August 16, 1979) Nordair Ltd. granted a Class 4 charter licence using Group H aircraft for a period of two years.

Decision 5985 (October 26, 1979) lifted the numerical restriction on the number of aircraft in Group G

which could be operated by Ontario Worldair under its Class 9-4 International charter licence.

- Decision 5986 (October 26, 1979) granted a Class 4 and 9-4 charter licence with Group G aircraft to Worldways Airlines Ltd.

- Decision 5926 (September 14, 1979) granted Eastern Provincial Airlines non-stop authority between Halifax and Montreal restricted to one flight per day in each direction for a period of two years and renewable.

- Decision 5947 (September 24, 1979) granted a Class 1 licence to Pacific Western Airlines to serve the points Victoria, Vancouver, Prince George, Dawson Creek, B.C. and Edmonton, Alberta, with restrictions.

- Decision 5770 (March 29, 1979) added the points Ottawa and Toronto to Nordair's Class 1 licence authorizing service between Montreal and points in the Province of Quebec and the Northwest Territories, with restrictions.

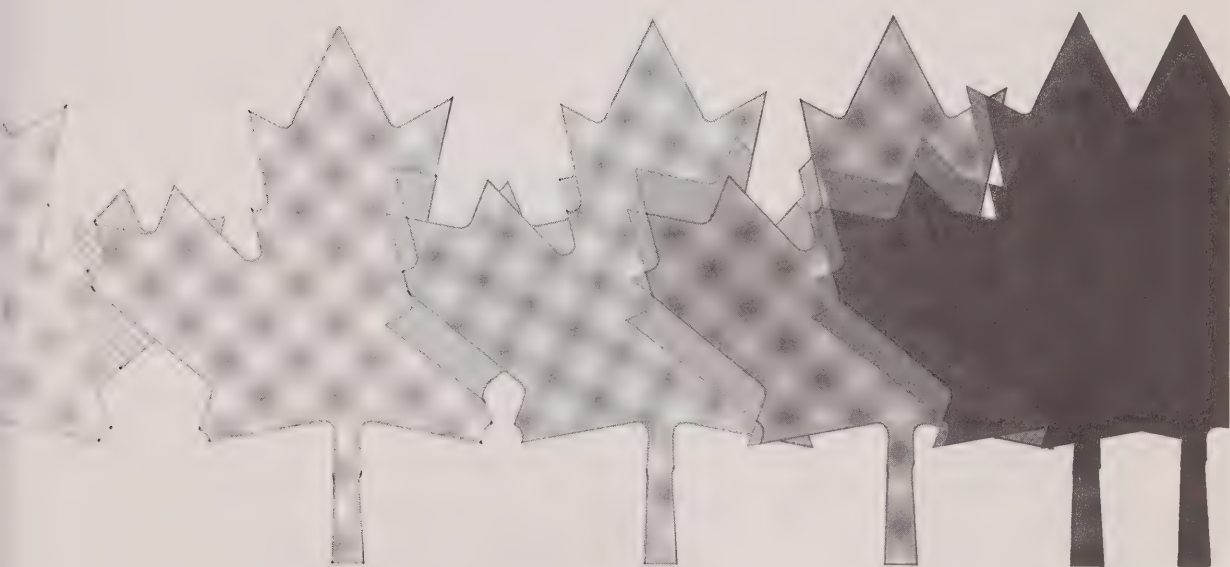
- Decision 5778 (May 7, 1979) added the point Toronto to Nordair's southern Class 1 service serving Montreal, Ottawa, Hamilton, Windsor, with restrictions.

- Order No. 1979-A-263 (May 15, 1979) removed the capacity restriction from CP Air's licence for domestic transcontinental scheduled air services.

- Order No. 1979-A-559 (August 9, 1979) in part, allowed the merger of Transair Limited (TZ) and Pacific Western Airlines Ltd. (PW); transferred the commercial air services from TZ to PW; and allowed the change of control to PWA of Midwest Airlines Ltd.

Internal Procedures

Even though work years were curtailed during the year, the ATC was successful in speeding up the processing of applications for new licences, licence amendments and transfers of ownership through a simplification and streamlining of its internal procedures.



J.H. Jones, Chairman

J.A. Azzie

T. Gray

Paul Langlois

M. March

M. McDonough

J.R. Wolfe

The Water Transport Committee (WTC) administers the *Transport Act*, which governs the transport of goods and passengers by ship, from one port to another in Canada, within areas proclaimed by the Governor in Council.

Committee jurisdiction under the *Act* is two-fold. Its judicial functions include licensing and the approval of tariffs. In considering applications for water transport licences, the Committee must determine whether public convenience and necessity require the service. The Committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another. (See Appendix Y)

The administrative authority of the Committee embraces such aspects as the classification of freight, financial and statistical returns, and procedures for the filing of tariffs and licence applications.

Other statutes confer additional responsibilities on the WTC.

The *Pilotage Act* which came into force Feb. 1, 1972, provided for pilotage services in four geographical regions across Canada. It created a pilotage authority for each region to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service.

Each pilotage authority is required by the *Act* to give public notice in the *Canada Gazette* for every tariff

of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest, may file a notice of objection with the Commission (WTC). It is upon receipt of a notice of objection that the Committee acquires jurisdiction. The proposed changes may not be implemented until the Committee has conducted an investigation, which may include the holding of public hearings. The appropriate authority is then governed by the WTC recommendation.

The *St. Lawrence Seaway Authority Act* empowers this authority to establish tariffs of tolls and, where such tariffs are not set by agreement between Canada and the United States, they must be filed with the Committee. The tariffs become effective on the date of filing with the Commission.

The Committee is also responsible for administering the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1979 which came into effect April 1, 1979, replacing the previous legislation that had expired March 31, 1979. The new legislation exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act* and requires the shipping conferences to file freight tariffs and other documents with the Commission.

Under the *Energy Supplies Emergency Act*, 1979, which was passed in March, the Energy Supplies Allocation Board is empowered, among other things, to direct the Canadian Transport Commission (WTC) to order any Canadian ship to be used or sailed as required by the Board, and, to authorize a non-Canadian ship to carry any controlled product between points in Canada when no Canadian ship is available to ensure adequate supplies of these products.

The *Coasting Trade Exemption Regulations* provide for the exemption of certain non-Canadian ships engaging in the coasting trade of Canada from the application of Part XV of the *Canada Shipping Act*. The Committee advises the Minister of National Revenue as to the availability of suitable Canadian ships when vessels of a foreign country are being considered for engagement in the coasting trade. (See Appendix Z)

The Committee also deals with notices of proposed acquisitions made to the Commission pursuant to Section 27 of the *National Transportation Act*, where such proposals contemplate the acquisition of an interest in a water transport undertaking.

Pilotage Authorities

Following the recommendations in Decision WTC 15-78, the Great Lakes Pilotage Authority Ltd. published a new tariff of pilotage charges, which came into effect April 1, 1979.

On April 2, 1979 the Pacific Pilotage Authority published amendments to its tariff regulations. As no objections were filed, the tariff became effective May 31, 1979 without any public hearing.

The Atlantic Pilotage Authority gave notice of proposed amendments to its pilotage tariff June 30, 1979. Notices of objection were filed with the Commission by Irving Oil Limited and Kent Line Ltd., The Shipping Federation of Canada, Saint John Port Development

Commission and Dominion Marine Association. The Committee also received notices of intervention from the Port Authority of St. John's, St. John's Port Association, Atlantic Provinces Transportation Commission and the Strait of Canso Industrial Development Authority. A public hearing was held in St. John's, Newfoundland from Oct. 29 to Nov. 2, 1979.

Decision WTC 12-79 was published Dec. 28, 1979. It recommended that an increase in pilotage charges be applied amounting to approximately 17 per cent across the board with variations on a port basis. The decision also cited a number of circumstances affecting the costs of pilot salaries and benefits as contributing to an unsatisfactory situation. In the Committee's view, these circumstances, in combination, place an unacceptable level of control in the hands of the pilots.

On Feb. 23, 1979, the Committee issued Decision WTC 3-79 recommending approval of the tariff of pilotage charges published by the Laurentian Pilotage Authority on Oct. 7, 1978. The authority published a further amendment to its tariff on Sept. 1, 1979. A notice of objection filed by Golden Eagle (Canada) Limited and Golden Eagle (Liberia) Limited on Oct. 1, 1979 was withdrawn Dec. 11, 1979. Decision WTC 14-79 dated Dec. 17, 1979, recommended that the Laurentian Pilotage Authority proceed to apply the tariff of pilotage charges as published on Sept. 1, 1979.

Shipping Conferences Exemption Act, 1979

This new legislation was enacted in April, following a Committee inquiry into the application of the previous Act. The WTC inquiry and an interdepartmental working group chaired by the Committee concluded that shipping conferences continue to perform a useful role in Canada's external trades. It was also found that there was little support for increased governmental regulatory powers. The WTC stated that the original Act had achieved its purpose, and that it could serve as a basis for the current legislation, but suggested that there existed a requirement for certain additional provisions.

Consequently, the current legislation was expanded to clarify the roles of the CTC and the Restrictive Trade Practices Commission with respect to the monitoring, investigating and enforcement provisions.

In addition, shipping conferences are obligated to meet with a shipper group designated by the Minister of Transport. The Canadian Shippers' Council has been designated by the Minister as a "shipper group" pursuant to subsection 15(2) of the Act. Provisions have also been introduced to increase the availability of tariff information to the public. The Act is in force for five years and may be extended by proclamation. The effectiveness of the legislation is constantly monitored and will be reviewed prior to March 31, 1984.

Shipping Conferences

As of Dec. 31, 1979 the Commission had on file documents of 45 shipping conferences whose member lines provided service at Canadian ports. This represents a net decrease of five from the previous year. A total of seven conferences disbanded during the year. Four of

these provided import and export service between Eastern Canada and South Africa and Eastern Canada and East Africa, two were providing import service from Indonesia to Eastern Canada, and one was providing import service from Hong Kong-Taiwan to Eastern Canada. Two new space chartering agreements were filed with the Commission.

The 45 conferences represent a total of 91 lines providing 381 services at North American ports; 67 of these lines offered 275 services at Canadian ports.

St. Lawrence Seaway Authority

During 1979, the St. Lawrence Seaway Authority, pursuant to section 16 of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, filed with the Commission an amendment to the *St. Lawrence Seaway Wharfage and Storage Charges Tariff*, notice of which was published in Part II of the *Canada Gazette* on Sept. 10, 1979.

Coasting Trade Exemption Regulations

The Committee, in accordance with its responsibility under the *Coasting Trade Exemption Regulations*, continued to review applications made to the Minister of National Revenue for waiver of Part XV of the *Canada Shipping Act*.

during the year, 89 applications were reviewed and advice was provided to the Minister of National Revenue as required by these Regulations, an increase of 42 over the number dealt with during the previous calendar year.

Water Transport Services

Line carriers submitted applications for water transport licences in 1979: three for the Great Lakes and six for the Mackenzie River area of which three also applied to service the Canadian Western Arctic region.

Licensing authority was granted to all Great Lakes applicants in respect of six ships. Licences were also granted to five of the six Mackenzie River applicants, of which two were authorized to serve the Canadian Western Arctic. (See Appendix AA)

Streeper Bros. Marine Transport Ltd. was denied a licence for the Mackenzie River area while Arcnav Marine Limited's authority was restricted to the Mackenzie River area.

Arctic Transportation Ltd. applied to the Commission for a review of Decision WTC 5-79 which refused licensing authority in respect of the ship KAP IV. The Review Committee, having been satisfied that new facts had been submitted, sent the review application back to the Water Transport Committee for review. Licensing authority was then granted in respect of the M.V. KAP IV in accordance with Decision WTC 11-79 dated June 5, 1979.

Arctic Transportation Ltd. appealed Decision WTC 5-79 to the Minister generally, and specifically

with respect to the denial of the KAP IV licence. The appeal was denied except for the aspect relating to the KAP IV which was set aside since the matter had already been resolved by Decision WTC 11-79.

Arcnav Marine Limited appealed Decision WTC 4-79 to the Minister, but this appeal was also denied.

Streeper Bros. Marine Transport Ltd. applied to the Commission for a review of Decision WTC 9-79, which denied their application for licensing authority. As the Review Committee saw no grounds for review, Streeper appealed to the Minister and the case was still pending at the end of the year.

Pursuant to Section 27 of the *National Transportation Act*, two companies filed notices of proposed acquisitions. Fednav Limited of Montreal gave notice of its proposal to acquire all the shares in Arctic Transportation Ltd. of Calgary, owned by Seaspan International Ltd. This would give Fednav Limited 66 2/3 per cent of issued capital of Arctic Transportation Ltd. There were no objections; so the Commission file was closed. The other notice involves the acquisition by A.B. McLean Ltd. of Sault Ste. Marie, Ont., by purchase of all the shares of A.B. McLean and Sons Ltd., Great Lakes Barge Limited and Seaway Dredge and Dock Company Inc. The Committee had not yet prescribed the notice period and the matter was still pending at the end of the year.

Special Studies and Activities

Fort Franklin - Great Bear Lake Area Service

On Feb. 23, 1979, Northern Transportation Company Limited informed the Committee of its intention to abandon the service it

provides on the Bear River and Great Bear Lake sectors of the Mackenzie Watershed following the end of the 1979 operating season.

Interested parties were invited May 4, 1979 to submit comments by July 2, 1979. Submissions were subsequently received from the following parties: Commissioner of the Northwest Territories, The Canadian Arctic Co-operative Federation Limited, Department of Indian Affairs and Northern Development, Echo Bay Mines Ltd., Government of Northwest Territories, Sahtu Development Limited, Northwest Territories Chamber of Mines, Northern Canada Power Commission, Bransons Lodge and Hudson's Bay Company.

Following an investigation, the Committee advised the Minister of the serious social and economic problems that the area would face should Northern Transportation Company Limited abandon its service. The Committee was later informed that Transport Canada and the Department of Indian Affairs and Northern Development had begun work early in the fall to provide a short-term solution as a matter of urgency, and that a working group was being formed to examine possible transportation alternatives.

Great Lakes Transportation Regulation Inquiry

The Minister was advised May 11, 1979 of the Committee's intention to review the requirement for continued licensing and tariff regulation under the *Transport Act* of break bulk movements between

points on the Great Lakes and St. Lawrence River west of Quebec City (west end of the Island of Orleans).

A notice of inquiry was published May 19, 1979 in Part I of the Canada Gazette setting out the terms of reference of the inquiry and establishing a deadline of July 30, 1979 for submissions from interested parties.

A report to the Minister of Transport on the findings of this Inquiry was under preparation at the end of the year.

The Commission (WTC) did not receive any directions from the Energy Supplies Allocation Board during the year, pursuant to section 27 of the *Energy Supplies Emergency Act, 1979*.

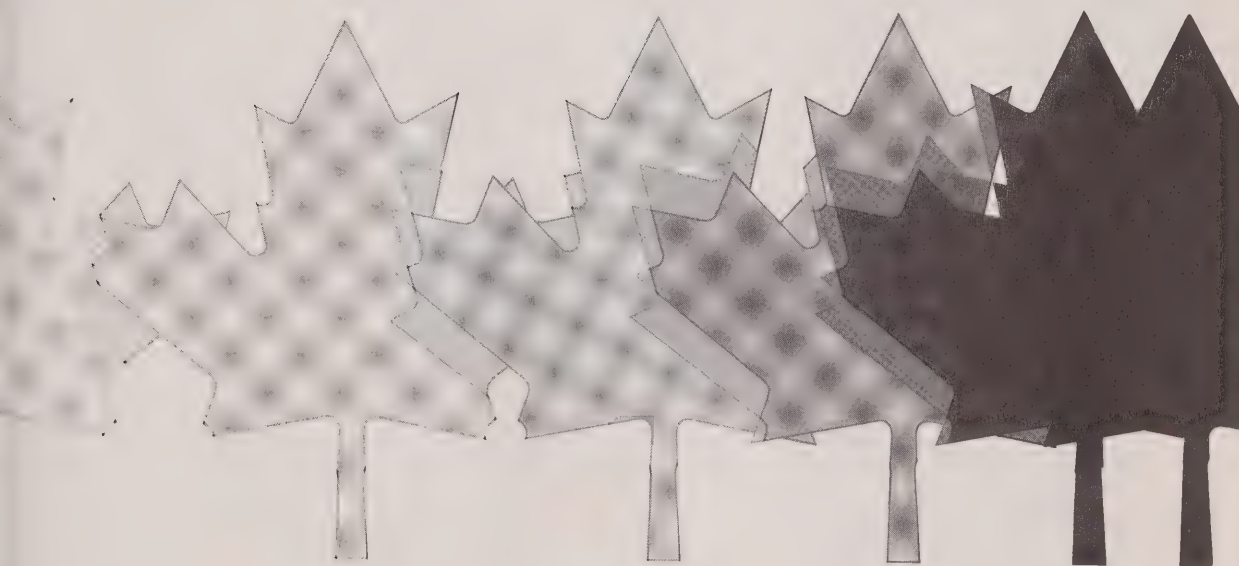
The Committee, through its Economics Branch, continued to provide shipping expertise and assistance to the Research Branch of the Commission. Other federal government departments assisted during the year included Transport Canada, Energy Mines & Resources, Finance and Indian & Northern Affairs.

In addition to undertaking economic studies and analyses in the field of water transportation, the Committee, through the Shipping Services Section of the Economics Branch, continued to maintain up-to-date computerized data on approximately 3,000 Canadian registered cargo vessels and other types of craft and some 1,000 ship-owners/operators engaged in com-

mercial activities in the Mackenzie River area, the Western Arctic, the Great Lakes trans-border trade, the coasting trade and international trades.

This data which is updated weekly is used by the Committee, the Research Branch of the Commission and various government departments including Transport Canada, National Defence, Industry Trade & Commerce and Statistics Canada. The Shipping Services Section also compiled and issued the Committee's Canadian Merchant Fleet lists, an annual publication giving details on Canadian ships and other types of craft. A survey of recipients of these lists confirmed the usefulness of this information.

The computerized ship/cargo origin and destination data file combining information collected by Statistics Canada and Lloyds Register of Shipping was further refined to include data on liner cargoes in keeping with the Committee's responsibilities under the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*. This data file includes ship and commodity movements in the Canadian coasting trade, the intercoastal trade, the Canada-U.S. trans-border trade and in the Canadian overseas trades.



J.A.D. Magee, Chairman

R.A. Azzie

D.H. Jones

R.M. March

J.M. McDonough

B.R. Wolfe

The Committee is primarily engaged in processing and ruling on applications from motor vehicle carriers for the transport of goods on Sundays as authorized by the *Lord's Day Act*. It also administers Section 27 of the *National Transportation Act* as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the *National Transportation Act* establishes direct federal regulation of extra-provincial motor vehicle undertakings. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. However, it is not in effect except for the CN Road-cruiser bus service in Newfoundland, which, by Order in Council, came under the jurisdiction of the Motor Vehicle Transport Committee in August 1976.

In addition, the Traffic and Tariffs Branch of the Commission administers the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA) on behalf of the Committee. Under this Act, subsidy payments are made to motor vehicle carriers for freight transported within and out of the Atlantic Provinces region.

Lord's Day Act

The Commission is empowered under Section 11(x) of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods on Sundays, if the Committee so deems. In reaching a decision, the Commission is required to have regard for the object of the Act — that Sunday be a day of rest whenever possible — and also the prevention of undue delay in the delivery of goods.

One of the significant rulings made during the year by the Commission's Review Committee concerned the status of private trucking (transport owned by the shipper of the goods). This Committee had to determine whether or not private trucking is a mode entitled to apply for relief from the *Lord's Day Act's* prohibition of Sunday trucking. The case heard by the Review Committee hinged on the meaning of the words "transportation undertaking" in the Act. It ruled that those words applied to private as well as "for hire" truck operators.

The applicant in this case was Les Distributions Eclair Ltée. The Review Committee's decision was rendered March 30, 1979. Since then 109 temporary and 23 permanent authorities were granted to private truckers for the use of their vehicles on Sunday.

In respect of *Lord's Day* applications by for hire truckers in 1979, the Committee granted 12 permanent authorities and 287 temporary authorities.

Oil Crisis

In anticipation of a possible shortage of petroleum fuels — similar to that which affected parts of Eastern Canada in the winter of 1978-79 — the Commission issued a public notice in November 1979 asking tank truck operators to apply early for *Lord's Day* authorizations in order to ensure the smooth delivery of emergency shipments of fuel oil during the winter of 1979-80. By the end of the year, a total of 64 operating authorities involving 88 tank truck operators had been issued for the transportation of petroleum fuels on Sunday.

Acquisitions

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest. In 1979, the Committee received 48 applications for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 38 of those cases because no objections were received. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition." The other 10 applications were being processed at year's end.

Hearings

The Motor Vehicle Transport Committee held 67 public hearings during the year. Of those, 58 dealt with applications for transportation on Sundays; two involved subsidy claims appeals by motor carriers in the Atlantic provinces under the terms of the *Atlantic Region Freight Assistance Act*, and seven hearings were conducted at several localities in Newfoundland in an investigation of the scheduling and standards of service of CN's Road-cruiser bus service. A report of that investigation was to be released early in 1980.

CN Roadcruiser Bus Service

Roadcruiser buses, owned and operated by Canadian National Railways, provide the only public surface transport across Newfoundland.

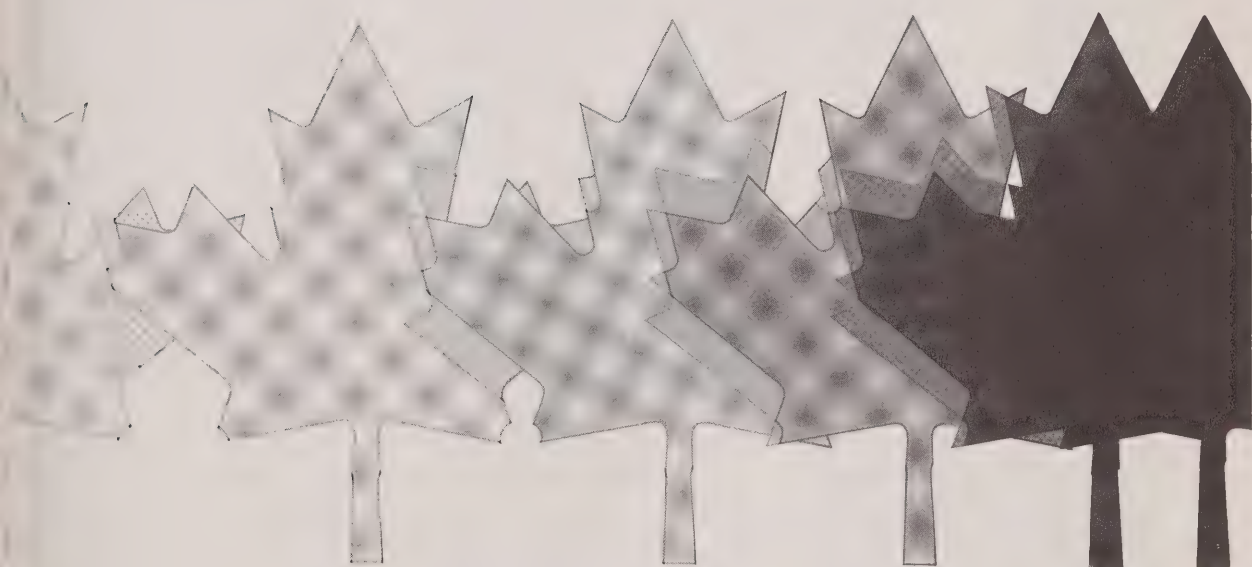
In August 1978, the Company filed new tariffs calling for average rate increases of 20 per cent, effective Nov. 1, 1978 and a further 16 per cent, effective Feb. 1, 1979. Hearings were held in St. John's and Corner Brook in which opposition to the proposed increases was voiced by the Province of Newfoundland, several representatives of provincial organizations and private citizens.

In October 1979, when a decision of the Committee on the tariff investigation did not appear to be imminent, CN applied for an interim increase representing an average fare increase of 20 per cent. The Committee denied the application on the grounds that it was about to announce its decision on its investigation of the two tariffs. The decision is expected early in 1980.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic transported within and out of the Atlantic provinces region. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), which provides payment on railway freight shipments in the same area.

Payments certified for truckers under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* during 1979 amounted to \$37.6 million compared to \$33.1 million in 1978. (See Appendix BB)



J.M. McDonough, Chairman

Guy Roberge

M.D. Armstrong

Yves Dubé

J.T. Gray

D.H. Jones

J.A.D. Magee

J.B.G. Thomson

Alternates: R. A. Azzie

J. A. L. G. Drainville

R. M. March

The International Transport Policy Committee has two main functions.

In the performance of its regulatory duties, it provides advice and contributes to the development and implementation of policies and measures governing all forms of transport between Canada and other countries, including the economic and legal aspects of international transport issues. It also serves as a link in the reconciliation of Canadian transportation interests and concerns in both the domestic and international fields.

Of equal importance is the Committee's participation, on behalf of the Commission, in the work of inter-governmental and international organizations involved in transportation matters having an impact on regulatory action. It participates in the negotiation of international agreements affecting the various modes of transport; investigates, examines and reports to the Commission and/or other governmental authorities on the economic and legal effects and requirements resulting from international proposals and from the ratification of international agreements. It formulates and recommends appropriate measures of implementation; and, for all these purposes, consults, as required, with other Canadian departments or government agencies in Canada and where appropriate with the private sector.

In December certain changes were made to the structure of the Committee to enable it to better assist

the Commission in discharging its responsibilities in international matters and in order to provide a broader forum for its deliberations. The membership of the committee has been enlarged.

The Committee is served by a Secretariat and a Documentation Centre and its activities are conducted by three branches: International Air Transport, International Maritime Transport and International Multimodal and Facilitation.

International Air Transport Branch

The responsibilities of this Branch are to ensure that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services developed and embodied in bilateral and multilateral agreements are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to maximize the economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

Principal activities of the Branch are:

- direct involvement in the preparation for and negotiation of agreements to enable the opening and operation of air services between Canada and other countries.
- assistance in the implementation and administration of agreements by analysis and interpretation of their conditions and operative clauses, and the provision of advice on their effect upon Canadian users and carrier interests.
- representation of Commission's and Canadian interests prior to, and during examination of air transport and legal aspects of the work of international and intergovernmental organizations such as the International Civil Aviation Or-

ganization (ICAO) and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Bilateral Scheduled Air Services Agreements

Canada now has a total of 34 bilateral air agreements in force with:

Argentina	Israel
Australia	Italy
Barbados	Jamaica
Belgium	Japan
China	Mexico
Cuba	Morocco
Czechoslovakia	Netherlands
Denmark	Pakistan
Norway	Panama
Sweden	Peru
Fiji	Poland
Finland	Portugal
France	Switzerland
Germany	Trinidad and
Greece	Tobago
Haiti	U.S.A.
Ireland	U.S.S.R.
	United King-
	dom

In addition, one agreement with New Zealand has been abrogated, one with Turkey has not been ratified, two others with Austria and Venezuela have been initialled only, while two other countries, Spain and Chile, permit air services of Canadian carriers by special permits, rather than by agreements. Pursuant to these agreements, international air services were operated between Canada and 31 of these countries.

Air Agreements

United Kingdom

The third round of negotiations to deal with British Airways' access to Western Canada was scheduled for early 1979, but deferred pending resolution by British authorities of the proposed move of Air Canada operations from Heathrow to Gatwick airport. As it was decided that Air Canada could remain at Heathrow, negotiations are now scheduled for April, 1980.

United States of America

Two rounds of negotiations with U.S. authorities were held to discuss revisions to both the scheduled and non-scheduled air services agreements. Further negotiations are expected.

India

The Branch held exploratory discussions with authorities from India to consider a single-track air service to Montreal by Air India.

Scandinavian Countries/Israel

The object of these negotiations was to discuss access by their respective airlines to Toronto. Agreement could not be reached as the Canadian government had placed a moratorium on additional access to Toronto to prevent congestion at that airport.

Jamaica

One round of negotiations was held in Ottawa with the air authorities of Jamaica for additional points in Canada to be added to their route schedule. No agreement was

reached but there is a possibility that further negotiations will be requested.

The Branch continues to provide delegates to a number of sessions and meetings.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

A representative of the Branch continues to be the Canadian alternate delegate to the Air Transport Committee of ICAO, which considers economic matters related to international aviation.

In the field of facilitation, the Director of the Branch acts as chairman of the Canadian National Facilitation Committee. During the period May 31, 1978 to April 1979, he presided over a series of meetings in preparation for the 9th Session of the ICAO Facilitation Division held in Montreal between April 18 and May 5, 1979. The chairman of the Committee was chief Canadian delegate at the Session, leading a delegation of seven representatives from various government departments. There were 165 working papers considered by representatives from 79 contracting states and nine international organizations.

A member of the staff is still serving as Canadian Member of the ICAO Panel of Experts on Regulation of Air Transport Services. The Panel completed its work on a new formula for differentiation between scheduled and non-scheduled services, as well as model capacity clauses. However, there was no time to continue discussion on regulation of non-scheduled services. The findings of the Panel will be presented to the ICAO Air Transport Conference in February, 1980.

The Branch continues to chair the Interdepartmental Committee on ICAO International Air Law Activities. This year, the Committee held a series of meetings mainly in preparation for the 84th Session of the ICAO Legal Committee in May 1979 to examine the implications of the proposed Convention on International Multimodal Transport for air law conventions.

European Civil Aviation Conference (ECAC)

An officer of the Branch was a member of the Canadian observer delegation attending the Tenth Triennial Session of ECAC held in Strasbourg in June, 1979. Attendance at the meeting increased Committee knowledge of ECAC operations and enabled an exchange of views on several matters of mutual interest such as charter rules and tariff-making.

The Branch also participated in the tripartite meeting of statistical experts (Canada/ECAC/USA) in Paris, in March, 1979. The meeting produced a co-ordinated format for the exchange of traffic and financial data necessary for the required regular evaluation of traffic developments in the North Atlantic region.

Bonn Declaration on Terrorism

In May, 1979, another meeting of experts was held in London to finalize methods and means for implementation, in the field of air transport, the Declaration of the 1978 Summit Meeting of Heads of States of seven countries, Canada included. The Declaration calls for sanctions in the form of cessation

of air services against a country which refuses extradition or prosecution of hijackers of aircraft, or does not assure the return of a hijacked aircraft. The London meeting, in which an officer of the Branch participated for the Commission, succeeded in completing the arrangements deemed necessary for the purposes of the Bonn Declaration.

International Air Transport Association (IATA)

A Branch officer was a member of the Canadian delegation at a public hearing in Brussels called by the U.S. Civil Aeronautics Board to hear reasons why IATA should continue to be exempted from the Sherman Act, which prohibits price-fixing, and in the view of the CAB, all other results of IATA Conferences.

The Canadian position, and the position of the other eighteen countries and four organizations present, expressed objection to the CAB proposal. The CTC, through the International Air Transport Branch and the Air Transport Committee, continues to monitor the situation.

International Maritime Transport Branch

The Branch provides a continuous analysis of the major factors at the international level affecting maritime economic policy and their im-

pact upon shipping, mostly foreign flag, serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the Committee on economic regulatory policy are presented by the Branch during formulation of Canadian governmental positions and through participation at international multilateral negotiations. Reports on the economic benefits to Canada of international maritime agreements are made to the Committee.

The Branch provided a Commission representative to act as a shipping specialist on the Canadian delegation to the fifth session of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). The major shipping issues to be dealt with by UNCTAD over the next four years include rights of carriage in the bulk cargo trades and elimination of flags of convenience. Despite resistance from developed market economy countries, both the issues identified and the work program called for strongly reflect the ambitions of the majority of nations for increased government regulation of the supply of maritime transport.

On behalf of the Commission, the Branch co-ordinated the development of a Canadian position on marine insurance that reflects the views of the private sector tending for more flexibility. The Branch provided a co-ordinator and spokesman for all developed market economy countries attending an UNCTAD working group meeting where it was agreed that "non-mandatory" standard clauses would be developed. Since further negotia-

tion is envisaged in UNCTAD, the Branch has established a continuing liaison with industry in the interests of both underwriters and consumers.

At a series of Organization of Economic Co-operation and Development meetings on shipping, industrialized countries concentrated on such topics as flags of convenience, state-trading competition, cargo reservation, marine insurance, shipping supply and marine statistics. Of particular interest to the Branch officer attending was the level of government regulation of shipping viewed as acceptable in the trades between OECD countries and the rest of the world.

The Branch participated in a series of discussions with the European Economic Community to determine the basis upon which its member countries would ratify, and thereby bring into force, the UN Code of Conduct for Liner Conferences. Although Canada is not a contracting party to it, this Convention is of interest as it deals with shipping cartels somewhat differently than the Shipping Conferences Exemption Act administered by the Water Transport Committee.

International shipping analysis was provided for input into Canada's shipping policy presently being developed at the interdepartmental level by the Shipping Advisory Board.

The Branch continues to initiate study in international maritime transport developments including their impact on Canada, and to promote the development and improvement of information available. As an example, the Branch has been analyzing the quarterly customs statistics on Canada/U.S. cross-border container transits in ocean trades. The data was used extensively in an inter-agency liaison committee with the U.S. Federal Maritime Commission.

International Multimodal and Facilitation Branch

The Branch maintains continuing analysis and assessment of international economic and legal regulatory matters affecting transportation by multimodal means into and out of Canada. It also participates in the formulation of Canadian positions and negotiations at international meetings on matters having economic impact on multimodal transport operations.

The Branch coordinated the ongoing interdepartmental activities and industry consultation in con-

nection with the sixth session of the Intergovernmental Preparatory Group (IPG) of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) to develop a draft Convention on International Multimodal Transport (IMT). It provided the head of delegation to this sixth session in February-March, 1979, in Geneva, which completed the task of elaborating a draft Convention. Several specific issues were left unresolved for decision by a conference of plenipotentiaries.

In May 1979, the Legal Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO) met in Montreal to study the legal implications of the proposed MT convention for international air law conventions and to formulate any conclusions which might be presented to the conference of plenipotentiaries. An officer of the Branch attended this meeting, along with representatives from the Commission's Legal Services. While there was considerable discussion, the meeting was not conclusive and reported that many fundamental problems must be resolved by the plenipotentiaries conference with a view to satisfactorily include the air mode within the scope of the proposed MT convention.

The convention in the main, seeks international agreement on the liability regime and documentation requirements for the international carriage of goods by two or more modes of transport. Distinctive elements of this agreement are: (1) the concept of "through liability" for goods, making the multimodal

transport operator (MTO) responsible for the carriage of goods from door to door; (2) the principle of presumed fault where loss of or damage to goods is concealed. Yet to be resolved by the conference of plenipotentiaries is the system of liability to be applied in the case of localized loss or damage.

The Commission headed the Canadian delegation to the plenipotentiaries conference convened to prepare and adopt a convention. The conference opened its first session on November 13, 1979, in Geneva. Negotiations of unresolved issues were difficult and protracted. Some progress was made, however, and the conference resolved to complete its work at a second session scheduled for May, 1980. The Commission will continue to keep Canadian industry informed and consult with all interested parties on the subject.

Other activities of the Branch include:

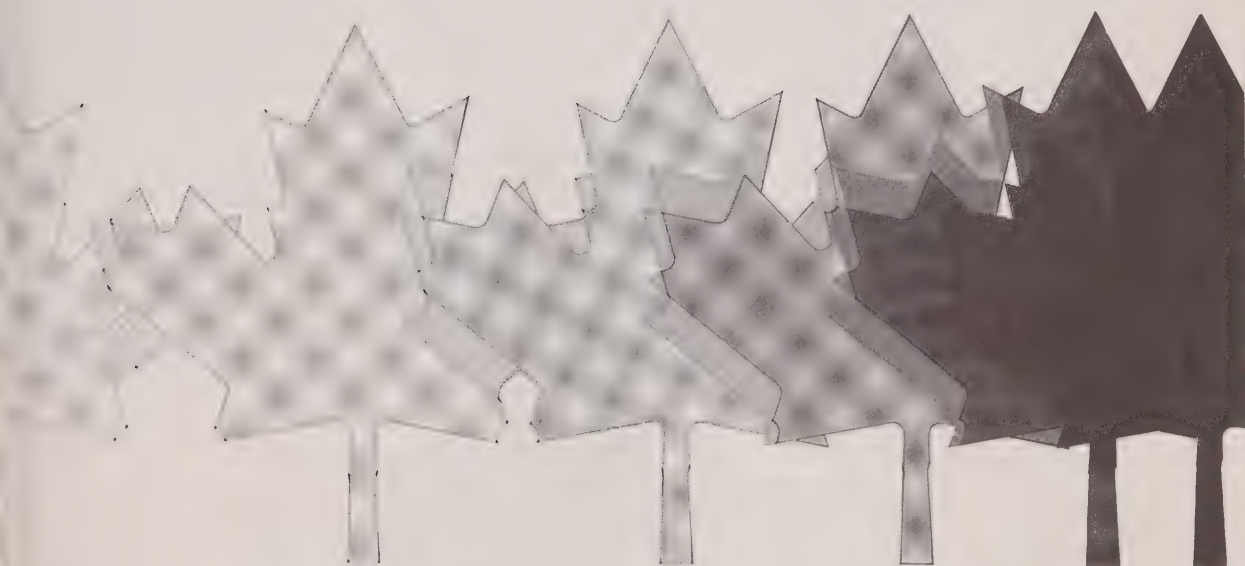
- participation in the ongoing interdepartmental activities and industry consultation concerning container standards. These matters are now subject to annual review by the UNCTAD Committee on Shipping. The developed countries (including Canada) took the position that the government need not enter negotiation towards an international agreement as the work of the appropriate voluntary authorities on these matters, International Standards Organizations (ISO), is adequate. On the other hand, both the developing and the socialist countries wish to see a legally binding international agreement on container dimensions and load ratings. The Branch will continue to monitor

any international initiatives in this area, particularly with regard to economic impact on Canada.

- coordination of the Canadian position for Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe (ECE) at the senior level intergovernmental meeting held in Geneva in January, 1979. The Inland Transport Committee reviews the ongoing work of its subsidiary bodies such as the Group of Experts on Combined Transport, the Group of Experts on Transport Statistics, the Group of Experts on Customs Questions affecting Transport, and the Group of Experts on the Transport of Perishable Foodstuffs. The Branch monitors the activity of the inland Transport Committee for its impact on Canadian interests and provides the mechanism for a Canadian response to matters of concern.

- continued cooperation with the Ministry of Transport in matters related to implementation in Canada of the International Convention for Safe Containers and draft questions related thereto.

With the objective of facilitating multimodal transport, the Branch continues to represent the Commission's views and work with industry through the Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures (COSTPRO) in efforts to simplify and streamline transport documentation. This involves cooperation and participation in the work of the Interdepartmental Committee on Trade Distribution Systems in preparing the Canadian position for meetings of the ECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures. The Branch also contributes to the work of the International Functions Committee of the Ministry's Transportation of Dangerous Goods Secretariat in preparing Canadian positions for the ECE Group of Experts on the Transport of Dangerous Goods.



J.B.G. Thomson, Chairman

J.A.D. Magee

J.M. McDonough

B.R. Wolfe

authority for this Committee is conferred under Part II of the *National Transportation Act*.

A commodity pipeline employs the same principle as an oil pipeline. It transports a mixture of water or other liquids with granulated material such as iron ore, coal, potash, sulphur or other mineral products. Liquid anhydrous ammonia pipelines also fall within the Commission's jurisdiction and, when the pipeline mixture is oil, the Commission shares its jurisdiction with the National Energy Board.

Commodity pipelines can be classified as short or long distance systems. (The shorter system is usually an in-plant type of operation, such as a pipeline disposing of tailings in a mining operation). The longer system, employing often many auxiliary pumping stations, can usually be defined as a transportation system and is most likely

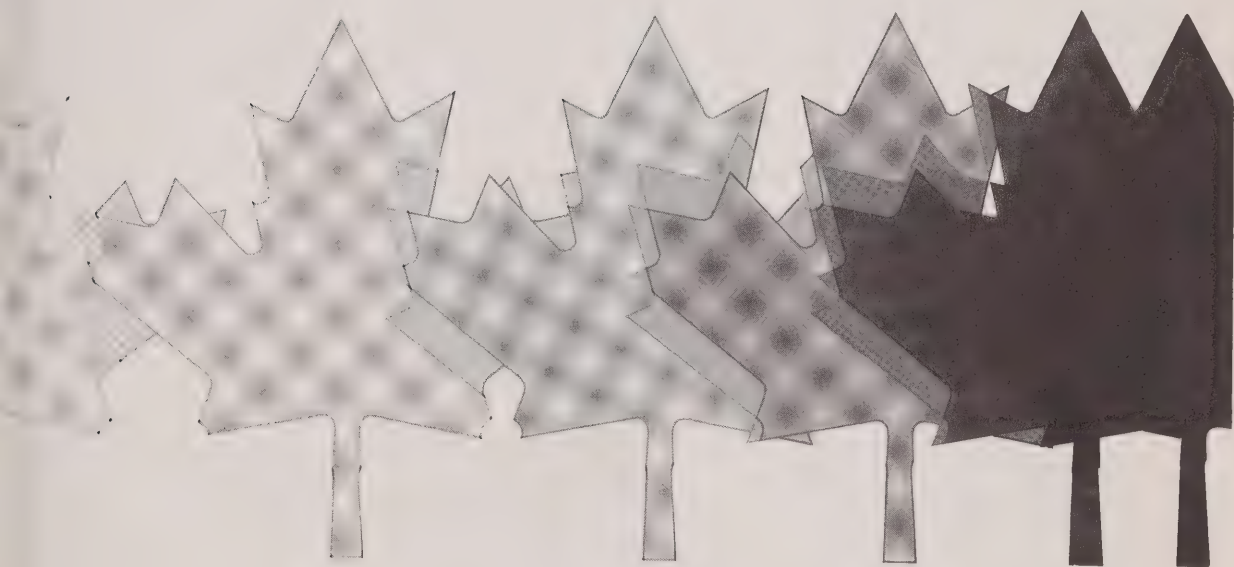
to fall under the Commission's jurisdiction. This jurisdiction only applies when such pipelines transport commodities from one province to another or when a pipeline extends beyond a provincial boundary. The Commission's judicial power involves the issuance of certificates of public convenience and necessity to construct and operate commodity pipelines. A secondary power consists in the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs.

Short-distance commodity pipelines have been employed extensively in Canada for many years. Since 1950 Canadian industry and governments have given serious consideration to long-distance systems. This has necessitated a great deal of small and large scale pilot plant research on the physical characteristics of moving coal, potash, sulphur and iron ore by pipeline mixture with water or oil.

Much of this work has been initiated and funded by the CTC. The private sector has also expended large sums of money in assessing technical feasibility and economic viability of specific commodity pipelines to connect remote resources to markets or to assess an alternative competing mode of transport with more conventional rail systems, particularly with regard to the negotiation of rail rates.

However, long-distance systems have not been developed for lack of sufficient long-term volume to yield economies of scale necessary in this highly capital intensive transportation system.

The Committee maintains itself in a state of readiness to deal quickly with certificate applications. To this end, a series of rules and regulations have been prepared to assist applicants and the Committee to expedite hearings. As well, there is a constant monitoring of domestic and international development in the areas of technology, economics and applications of the concept. In particular, continuing discussions with government and industrial concerns in Canada and the United States have occurred on subjects related to construction and design standards, regulations, and policy implications pertaining to potential commodity pipelines.



Guy Roberge, Chairman

M.D. Armstrong

T. Gray

C.H. Jones

A.D. Magee

B.G. Thomson

Yves Dubé (ad hoc)

Under Section 63 of the *National Transportation Act*, the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may rehear any application before deciding it." Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions; but when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport on appeal from a decision or order directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The Committee is usually comprised of the Chairman of each of the other Committees, with the Commission Vice-President as Chairman. However, a Committee member will refrain from sitting in review of a decision or order in which he/she had earlier participated.

Except where it rules that a public hearing is necessary, the Committee considers only written pleadings in respect of applications for review. Any application must be submitted to the Committee within 30 days of receipt of the order or decision in respect of which a review is sought, with copies served on all parties to the original application; the latter then have 30 days from receipt of the application in which to intervene in favour of, or against it. The applicant upon receipt of an intervention, has 10 days within which to reply to the intervention. If circumstances warrant it, these periods of time are enlarged or abridged. When pleadings have been completed, the matter is then considered by the Committee.

When it considers an application, the Committee first determines whether the order or decision is one which is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee in issuing its decision or order. The Committee will also review a decision or order if it is shown that the modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it is shown that the modal committee breached the rules of natural justice, or if there is an important matter of principle at stake.

Once the Committee has acknowledged that there is a *prima facie* case for review, it may itself deal with the matter or it may refer it back to the modal committee. As a general rule, it is only when there is new and relevant evidence that the Review Committee will refer the matter back to the modal committee.

During 1979, 91 applications for review were filed with the committee; in addition 20 applications were carried over from the previous year for a total of 111 applications. Of these, 51 were denied, there being no grounds justifying a review; 52 applications resulted in a review of the original decision or order; eight applications had not been considered by year-end, the pleadings not being complete. (See Appendix CC)

Of the 52 cases in which a review took place, six cases resulted in a confirmation of the original order or decision, and 27 resulted in a modification or rescission of the original order or decision. At year-end, 19 cases referred to the modal committees to conduct the review had not yet been decided.

The committee held one public hearing in 1979. (See Appendix DD)

Other avenues of appeal that are open to a party who is dissatisfied with a Commission decision or order, are the Federal Court of Canada, the Governor in Council, and in some instances the Minister of Transport.

The Minister of Transport delivered 26 judgements during 1979 on appeal from a decision or order of the Commission. Of the 26 appeals, 16 were dismissed, seven resulted in a modification to, or rescission of the original decision or order and three were referred back to the Commission for review. In one case the review resulted in a modification of the original decision or order. By year-end, the Commission had not yet disposed of two cases referred to it by the Minister. (See Appendix EE)

Significant Decisions

Application by Les Distributions Eclair Ltée for review of Motor Vehicle Transport Committee decision MC-LD-46 which denied an application under Section 11(x) of the Lord's Day Act.

Les Distributions Eclair Ltée had applied to the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC), pursuant to Section 11(x) of the *Lord's Day Act*, for permission to transport newspapers and other publications on Sunday. The application was denied by the modal committee on the grounds that it did not meet the criteria laid down in the Act.

Les Distributions Eclair Ltée then applied to the Review Committee for a review of the MVTC decision alleging, amongst other things, that the modal committee had erred in denying the applicant the permission sought for the reason given in its decision. The company assumed, for lack of specificity in the MVTC decision, that the latter had ruled that the company did not constitute a "transportation undertaking" due to the fact that the company carried its own goods and was not, therefore, engaged in transportation for hire or reward. The company contended that MVTC's jurisdiction under Section 11(x) of the *Lord's Day Act* did extend to "private trucking".

The Review Committee declared the MVTC decision to be reviewable, particularly on the basis of the jurisdictional issue raised, and held a public hearing in Ottawa, June 5, since it perceived that this issue was of national importance. All interested parties were invited to make their views known on the issue, either by way of written submission or verbally at the hearing.

In a decision dated March 30, 1979, the Review Committee concluded that the remedy afforded under Section 11(x) of the *Lord's Day Act* was available to private trucking enterprises. It was also stated in the review decision that Les Distributions Eclair Ltée had met all the criteria laid down in Section 11(x) of the Act. The Review Committee, therefore, reversed the modal committee's decision and granted the applicant permission to transport, on Sunday, newspapers intended for sale on that day.

Application by the Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA) for review of an Air Transport Committee decision which did not disallow Air Canada's revision of its Air Freight Special and Terminal Services Tariff.

In May of 1978, Air Canada amended its Air Freight Special and Terminal Services Tariff by, amongst other things, assessing a charge for shipments removed in bond; no such charge had been assessed in the past.

Members of the CIFFA filed a protest with the Air Transport Committee (ATC) with respect to the tariff amendment. Air Canada's comments to the filed protest were sought and obtained by the ATC but not communicated to the CIFFA or its members. In June 1978, the ATC advised the parties of its decision to allow the tariff amendment to become effective.

In July 1978, the CIFFA applied to the Review Committee for a review of the modal committee's decision; Air Canada opposed this application. The Review Committee found the ATC decision to be reviewable on the grounds that Air Canada's comments on the protest had not been communicated to the CIFFA or its members. The Review Committee ordered that a new set of pleadings be exchanged between CIFFA and Air Canada and held a public hearing in Ottawa, in February 1979, on CIFFA's application.

The main issue to be resolved by the Review Committee was whether or not Air Canada was performing a service for which it could properly assess a charge. In light of the evidence adduced and arguments presented at the hearing, the Review Committee concluded, in

its decision dated April 12, 1979, that a service was indeed being performed. CIFFA's application was therefore dismissed and the ATC decision upheld.

Application by Canadian Pacific Limited for review of Railway Transport Committee's Order R-27604.

In September 1976, Spatum Lumber (Lytton) Ltd. applied to the Railway Transport Committee (RTC) for an order compelling CP Rail to construct, at its own expense, a farm crossing at grade across CP Rail's right of way and track, near Lytton, B.C.

Upon reception and investigation of submissions from Spatum Lumber and CP Rail, the RTC issued Order R-27604, dated Sept. 20, 1978, as applied for. CP Rail then applied to the Review Committee for a review of this order, in respect of the obligation cast upon CP Rail to pay the cost of construction of the farm crossing.

CP Rail argued that its predecessor in title held title to the right of way over the lot in question before Spatum Lumber's predecessors in title held title to the lot. As an alternative argument, CP Rail stated that the railway was constructed before the *Railway Act* ever provided for right to a farm crossing and that, therefore, Spatum Lumber and its predecessors in title were never entitled as of right to a farm crossing.

The Review Committee declared the RTC order to be reviewable and held its own investigation of the titles to the lot and the right of way.

s findings were then presented to CP Rail and Spatsum Lumber for their examination. The parties were also invited to forward any further submissions they might wish to make.

Upon consideration of the evidence and arguments adduced, the Review Committee concluded, in a decision dated Aug. 16, 1979, that Spatsum Lumber's predecessors in title held title to Lot 7 before CP Rail's predecessors in title acquired title to a right of way.

With respect to CP Rail's alternative argument, The Review Committee held that the determinative event was not construction of the railway but acquisition of the right of way; and, as the Railway Act provided for a right to a farm crossing before CP Rail's predecessors in title acquired title to the rights of way, the Review Committee concluded in favour of Spatsum Lumber for a right to a farm crossing.

Accordingly, the Review Committee upheld the RTC order and dismissed the application for review.

Application by Wardair Canada (1975) Ltd. for review of Air Transport Committee Decision No. 5864.

In March 1979, Wardair Canada (1975) Ltd. applied to the Air Transport Committee (ATC) for permission to consolidate a number of Advance Booking Charter (ABC) programs. At the request of the ATC, Wardair appeared before the modal committee April 17, 1979, to provide information in support of its applications.

The following is an excerpt of the ATC decision:

"As the Committee indicated above, Wardair has admitted setting up, advertising and selling its 1979 Charter program in breach of the regulations. The Committee cannot condone that action. At this time, however, the Committee does not view as acceptable the possible loss of Wardair as a charter carrier. This would cause serious inconvenience to a very large number of passengers and would at the same time remove a valuable competitive element from the Canadian commercial air industry.

The Committee is therefore prepared to grant the applications by Wardair Canada (1975) Ltd. for the consolidations listed above until October 31, 1979."

Decision 5785 issued by the ATC, April 18, 1979, was rendered without interested parties having been heard, as allowed under Section 71 of the *National Transportation Act*. The Act provides that the Commission may "upon the ground of urgency, or for other reason appearing to the Commission to be sufficient" hear and determine an application without notice to parties interested. Section 71 further provides that interested parties may, after becoming aware of the Commission's ex parte decision, apply to the Commission to vary, amend or rescind that decision.

Air Canada, CP Air and British Airways applied to the Review Committee for a review and rescission of Decision ATC 5785. The air carriers contended that the modal committee had abused its discretion resorting to its power, under Section 71, to hear Wardair ex parte, and on the grounds that, on the merits of the consolidation applications, the ATC had erred in granting the applications.

The Review Committee's Order 1979-3, dated June 12, 1979, concluded that the Air Transport Committee had properly invoked Section 71 and ruled that arguments as to the merits of the consolidation applications should be heard by the modal committee.

The ATC accordingly held a hearing June 25, 1979, to hear the arguments raised by Air Canada, British Airways and CP Air and to hear Wardair's rebuttal. In its Decision No. 5864 dated June 29, 1979, the ATC concluded that Section 43.37(6)(c) of the Air Carrier Regulations prohibited the modal committee from granting Wardair its consolidation applications in light of the fact that Wardair had, in respect of the ABC programs, contravened certain provisions of the Air Carrier Regulations. The ATC therefore rescinded its earlier decision to grant Wardair's consolidation applications.

Wardair then applied to the Review Committee for a review of ATC's second decision on the grounds that the committee had misinterpreted Section 43.37(6) of the Regulations. The Review Committee, after considering submissions by the four air carriers, concluded in its decision dated July 27, 1979 that the ATC had wrongly interpreted the section of the Regulations and held that this provision merely requires compliance by the consolidation applicant with the provisions of Section 43.37, not compliance with the other sections of the Regulations. Accordingly,

the Review Committee rescinded Decision ATC 5864 and restored the original ATC decision which had granted the consolidation applications.

Air Canada, CP Air and British Airways subsequently sought and obtained leave to appeal the Review Committee's decision before the Federal Court of Appeal. However, the appeal was eventually dismissed because all of Wardair's consolidated flights had been completed by the time the appeal was heard.

CTC Cases before the Supreme Court and the Federal Court

Supreme Court Of Canada

CTC & Att. Gen. of Canada v. CP Limited. Appeal No. 14920 (decided March 79).

Appeal from a Federal Court of Appeal Judgement [reported in (1978) 1FC 785] concerning the jurisdiction of the CTC (Railway Transport Committee) with respect to the abandonment of a rail barge service on Kootenay Lake, B.C.

Canadian Pacific discontinued, without Commission's approval, the operation of its rail barge service on Kootenay Lake. The Committee, having determined that the said rail barge service fell under the definition of "branch line", pursuant to section 252 of the Railway Act, ordered CP to reinstate this

service. CP appealed this RTC ruling to the Federal Court of Appeal who allowed the appeal, holding that the Commission erred, the Commission being without jurisdiction over that rail barge since such service was not the operation of a line of railway but a form of water transport, the mode of conveyance being the barge and not the railway cars. The CTC and the Att. Gen. of Canada, upon being granted leave, interjected a joint appeal to the Supreme Court of Canada.

HELD:

Appeal dismissed and the Federal Court of Appeal Judgement affirmed.

Federal Court of Appeal

Air Canada and CP Air v. Wardair Canada (1975) Ltd. Appeal A-573-79 (decided November 1979).

Appeal from a decision of the Review Committee reversing a decision of the Air Transport Committee and granting Wardair's application for consolidation of certain Advance Booking Charter flights, pursuant to section 43.37 of the Air Carrier Regulations.

HELD:

Appeal dismissed. The Court was of the opinion that since all of the flights which were the subject matter of the Review Committee's decision had been completed, a judgement by the Court giving its opinion to the Commission could be nugatory owing to the mandatory provisions of section 64(5) of the National Transportation Act which requires the Commission to "make an order in accordance with such opinion" — and what order could the Commission make to rectify the error, if such error should be found, wondered the Court. As a result, the Court refrained from disposing of the appeal on its merits.

Federal Court Of Appeal

- 1) **City of Windsor et al v. CTC - Appeal A-556-77 (decided June 79)**
- 2) **City of Windsor et al v. CTC - Appeal A-879-77 (decided June 79)**
- 3) **City of Windsor et al v. CTC - Appeal A-95-78 (decided June 79).**

These three appeals, which were heard at the same time, involved judgements from the Trial Division of the Court which had denied three separate motions by the City of Windsor and others for Court Orders prohibiting the CTC from proceeding as proposed in a matter concerning a CP application for permission to open for the carriage of traffic a new trackage in a portion of CP rails in Windsor known as Powell Sidings and for *ex post facto* approval to carry the sidings over a public pedestrian walkway.

HELD:

All three appeals were denied on June 14, 1979. The succession of events which had brought up these appeals may be summarized as follows: During 1973-74, CP constructed, without prior approval having been obtained from CTC as required by sections 216 and 196/197 of the Railway Act, two sidings parallel to its main line of railway track through a populated area of the City of Windsor, and began operating trains over those two sidings — contrary to the said sections of the Act — blocking at the same time the use of the pedestrian walkway over the railway's mainline at Parent Avenue, which had been authorized by the Railway Board many years earlier. This resulted in strong public protests by the City and citizens of Windsor.

1) To cure this defect, the Company eventually sought to invoke s. 52 of the *National Transportation Act* and to obtain the blessing of the Commission *ex post facto* for what had already been done. This was opposed by the City and citizens who then applied for costs under s. 73 of the *National Transportation Act*. After a hearing held by a panel of two Commissioners, the Commission (Railway Transport Committee) dismissed the application of CP on the grounds that the Company had not satisfied the Committee, on the basis of the evidence then before it, in respect of the protection, safety and convenience of the public using the pedestrian crossover.

However, on the question of costs requested by the opponents, the Committee, finding that the two Commissioners having heard the application were unable to agree, decided to have the said motion for costs re-heard before deciding it pursuant to S. 63 of the *National Transportation Act*) by a new panel of Commissioners constituted for that purpose, and issued a Notice accordingly. Whereupon, the City applied to the Federal Court, Trial Division, for an Order prohibiting such re-hearing and for an order of mandamus requiring the RTC as originally empanelled to deliver its judgement on said motion for costs. The City failed in its application and immediately interjected an appeal to the Federal Court of Appeal which subsequently dismissed that appeal (A-556-77), as noted above.

2) Not having satisfied the RTC the first time, CP made a new application for leave to open the sidings for traffic and to carry the sidings over the crossing, supported by new and further evidence. A new panel of the RTC was selected to hear that application, but before the proceedings could start, the same parties who had opposed the first CP application filed before the Trial Division of the Federal Court a motion for an Order prohibiting the RTC from hearing this new application by CP until the RTC, as originally empanelled, had delivered its judgement on the matters that it had left undecided, including the application for costs. The Trial Division having denied the said motion for interlocutory relief, the parties (City and citizens of Windsor) interjected the appeal which was subsequently dismissed by the Federal Court of Appeal (A-879-77).

3) Shortly after the opening of the hearing by the RTC on the second application of CP, the City of Windsor and a local merchant applied to the Federal Court, Trial Division, for an Order prohibiting the hearing from continuing on the grounds of lack of jurisdiction, breach of the principles of natural justice, and bias of the new panel. In a detailed judgement, which reviewed the succession of events that had led to that third motion by the City, the Court rejected the said grounds for relief and dismissed the motion, whereupon the City once more interjected appeal before the Federal Court of Appeal, which the Court dismissed on the grounds that this third appeal had been rendered academic by virtue of the RTC Decision rendered sometime earlier on the second application of CP (A-95-78).

On November 20, 1979, the Supreme Court of Canada dismissed a motion for leave to appeal the above-noted Federal Court of Appeal judgements.

Federal Court - Trial Division

Consumers' Association of Canada v. Canadian Transport Commission, Air Canada, CP Air, Pacific Western Airlines, Transair, Nordair, Quebecair, Eastern Provincial Airlines. Case No. T-1611-79 — reported (1979) 2 C.F. 415 (decided April 1979).

Applicant seeks prerogative writs — prohibition and certiorari — to prohibit CTC from hearing Airlines' filing of tariffs proposing fare increase and to quash CTC decision denying Applicant's request for a two-week adjournment. Applicant's principal ground for seeking adjournment was the necessity for a reasonable time to permit analysis of material filed by the Airlines and to permit Applicant to prepare its case.

HELD:

Application dismissed. The CTC decision to deny the adjournment sought and to proceed with the Airlines' evidence and cross-examination by the intervenors, leaving open the opportunity of an adjournment at a later stage should that procedure or the additional material demonstrate its need, is not on that ground tainted with unfairness or denial of natural justice.

Supreme Court Of Canada

CP Ltd. & CNR et al v. Canadian Millers Association. Appeal No. 15593 (pending at Dec. 1979).

Appeal (pursuant to leave granted on May 7/79) from a judgement of the Federal Court dated March 16, 1979, which dismissed an appeal by the Appellants from an RTC Decision followed by Order No. R-26862, dated May 16, 1978, granting the relief claimed by Canadian Millers Association from the Appellant railways filed tariffs raising demurrage charges on export flour at certain eastern ports. The jurisdiction of the CTC to make the Order complained of is founded upon the proposition that the increase in demurrage charges constitute a contravention of section 272(2)(b) of the *Railway Act* which imposes a limitation on the level of "rates on flour moving for export to an Eastern port . . ."

Grounds for Appeal: The sole point for argument is whether section 272 of the *Railway Act* applies to charges for demurrage. The Appellants submit that both the Federal Court of Appeal and the Canadian Transport Commission erred in law in deciding that the said section of the *Railway Act* does apply to demurrage charges.

Federal Court Of Appeal

Att. Gen. of Newfoundland and Newfoundland and Labrador Federation of Municipalities v. Canadian National Railway and Canadian Transport Commission. Appeal A-1-79 (pending at Dec. 1979).

Appeal from Decision No. MV-40-58, dated August 11, 1978, by the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) which found, under S. 40 of the *National Transportation Act*, that the CNR special local passenger tariff No. 4-3 concerning its Roadcruiser service in Newfoundland, does not unduly take advantage of a monopoly situation favouring a motor vehicle carrier.

Grounds for appeal: 1) Alleged omission by MVTC to investigate in depth the Roadcruiser costs charged out by CNR. 2) Ruling by MVTC that Roadcruiser service is not an "imposed public duty" within the context of S. 3 NTA. 3) Ruling by MVTC that since the proposed tariff would not even cover cost of the Roadcruiser operation and hence, would not take undue advantage of a monopoly situation, it was not empowered under S. 40(3)(a) NTA to fix a level of fares, regardless of the fact that the Roadcruiser is operating in a monopoly situation.

Federal Court of Appeal

Canadian Pacific Ltd. v. Canadian Transport Commission, Appeal A-407-79. (Appeal pending at Dec. 1979).

Appeal from portion of a Decision of the Railway Transport Committee, dated January 22, 1979, dealing with the segmentation by railway companies of their branch lines when claiming subsidy under sections 256 and 258 of the *Railway Act*, and directing that, in the case

of CP's Estevan Subdivision, CP must refile duly corrected all claims filed, regardless of whether payments had been made. Two questions are at issue — 1) Does the Commission have the power to order Appellant to refile its claims? 2) Does the Commission have the power to make an Order having the effect of annulling or rescinding any previous act, authorization or recommendation of the Commission as of the date of such previous act, authorization or recommendation?

Grounds for appeal: 1) Once the Commission has made a determination with respect to an actual loss incurred in the operation of a branch line and has recommended payment of the actual loss to the Minister of Finance, it is *functus officio* with respect to such claims. 2) The power given to the Commission to authorize adjustments with respect to overpayments or underpayments is not authority for the Commission to order a refiling of claims. 3) The powers vested in the Commission by S. 63 of the *National Transportation Act* cannot be exercised retroactively.

Federal Court of Appeal
CP Ltd. and CNR v. B.C. Forest Products et al and CTC Appeal 79-A-1339. (Appeal pending at Dec. 1979).

This is an application for leave to appeal a Railway Transport Committee Decision, dated August 17, 1979, and Order No. R-29767, dated October 16, 1979. The Committee decision concluded that the imposition of a tariff increase by CP and CN on Western Canadian Mills for the carriage of woodpulp from destinations in Western Canada to destinations in the U.S. disrupted a long established policy of parity existing between those tariffs of tolls or that commodity and those of the U.S. railroads in respect of the carriage of the said commodity from origins in Northwestern U.S. to the same destinations in the U.S., and that this unilateral overturning of parity constituted an act prejudicial to the public interest under S. 23 of the *National Transportation Act*; the Committee Order in part directed CP and CN to seek voluntary concurrences of participating carriers to tariff action in respect of joint international through rates that will restore rate parity for the carriage of woodpulp in question, and to report to the Committee within 30 days on the progress achieved in obtaining the said voluntary concurrences.

Grounds for appeal: That the RTC in issuing its Decision and Order R-29767, exceeded its jurisdiction or otherwise erred as a matter of law in some 13 particulars detailed by the Appellant railways in their Notice of Motion for leave to appeal.

Federal Court of Appeal
CP Ltd. & CNR v. Columbia Containers and CTC Appeal A-270-79. (Appeal pending at Dec. 1979).

Appeal from RTC Decision and Order No. R-27815, both dated October 24, 1978, made as a result of an application under S.23 NTA, which 1) directs CP and CN to remove from their relevant tariffs of tolls the features found therein to be prejudicial to the public interest, 2) cancels the demurrage charges charged to Columbia Container by the two railways pursuant to the impugned tolls, 3) declares Columbia Containers to be "on dock" for the purpose of the demurrage tariff in question, and 4) directs the railways to accord Columbia Containers a free time allowance of five days in all cases where the traffic is export traffic.

Grounds for appeal: Based on alleged errors of law and/or jurisdiction in that 1) The statutory authority provided by S. 23(4) NTA to order a carrier to remove the "prejudicial feature" of a toll cannot be construed as authorizing an order having retrospective effect. 2) The Commission can act under S. 23 NTA if it decides there is prejudice to the public interest "in respect of tolls for, or conditions of, the carriage of traffic within, into or from Canada". It is submitted by the appellant railways that demurrage is not a toll for or a condition of the carriage of traffic; it is a charge or penalty for the unreasonable detention of railway equipment.

3) S. 23 NTA is not *in pari materia* with the *Railway Act* because that section applied to a "carrier", a defined term which includes railways, ships, aircraft, motor vehicles and commodity pipeline. 4) S. 23 NTA does not permit the Commission to declare Columbia Containers to be "on dock" for the purpose of the demurrage traffic under review.

Federal Court of Appeal
Province of B.C. v. Canadian Pacific et al Appeal A-617-78. (Appeal pending at Dec. 1979).

The Province of British Columbia is appealing from Decision dated November 17, 1978 and Order No. 1978-5, dated November 22, 1978, made by the Review Committee, affirming the Decision of the Railway Transport Committee of November 24, 1978 on the questions of law respecting the Canadian Transport Commission's jurisdiction over the passenger train service of the Esquimalt and Nanaimo Railway Company between Victoria (Esquimalt) and Nanaimo, and on to Courtenay on Vancouver Island, which the Committee determined uneconomic and likely to continue to be uneconomic.

The Esquimalt and Nanaimo Railway was created and incorporated by the *Island Railway Act* (1884 B.C. Sta., 47 Vict., c.14); it was declared in 1905 to be a work for the general advantage of Canada and, in 1912, was leased to CP Ltd. for a term of 99 years.

The recitals of the *Island Railway Act* and the *British Columbia Agreement Act* (1884 Can. Sta., 47 Vict., c.6) set forth, in part, the terms of an agreement with a Vancouver Island Contractor, Robert Dunsmuir, which had been entered into by the Government of Canada and the Government of British Columbia for the purpose of settling their differences in respect of the construction of the transcontinental railroad.

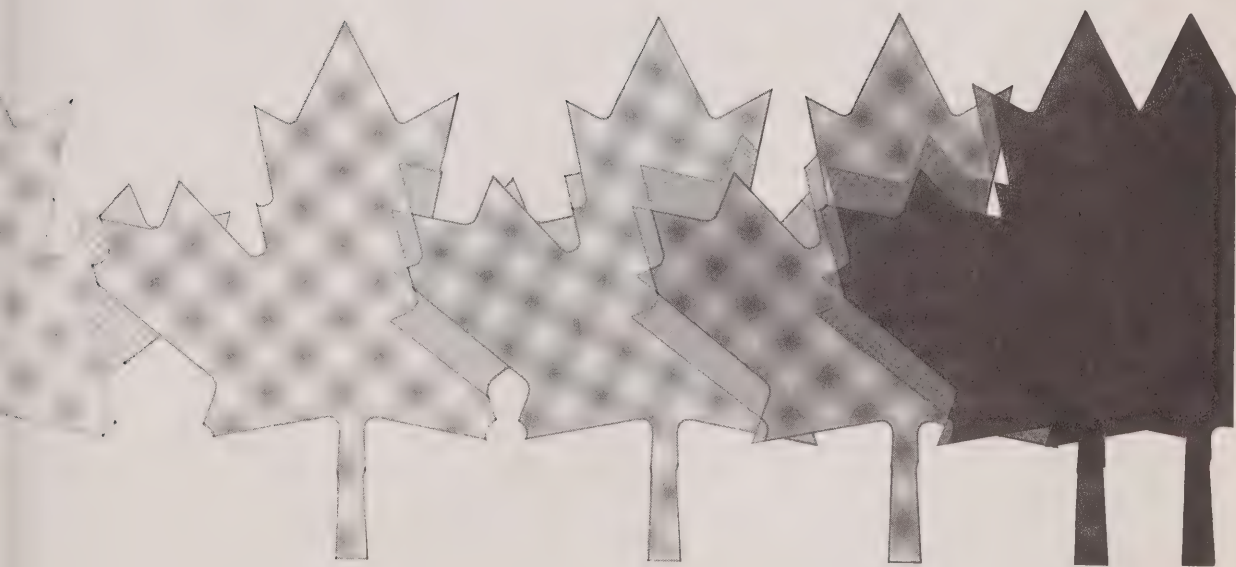
Clause 3 of the said agreement (Dunsmuir Agreement) provided that the contractor was to maintain and work continuously a line of railroad of a given gauge from Esquimalt to Nanaimo.

At a hearing before the Railway Transport Committee convened to hear an application by Canadian Pacific Limited to discontinue the said passenger train service, pursuant to S. 260 of the *Railway Act*, the Government of British Columbia objected to the jurisdiction of the Committee to hear that application. This objection was founded *inter alia* on the proposition that clause three of the Dunsmuir Agreement, which was attached as a schedule to the *British Columbia Act*, was a provision of a Special Act which, by virtue of S. 3 of the *Railway Act*, overrides the power given to the Commission under S. 260 of the *Railway Act*.

The Railway Transport Committee, in its Decision, came to the conclusion that the Dunsmuir Agreement was not incorporated into the main body of the *Federal Act* of 1884, and that the obligations contained in that agreement were not statutory obligations. The Committee also held that it had jurisdiction and authority on behalf of the Crown in right of Canada "to modify the terms of the original contract" (Dunsmuir Agreement).

Grounds for Appeal: The Railway Transport Committee (RTC) and the Review Committee erred in holding that the Dunsmuir Agreement was not part of the *British Columbia Agreement Act* and that clause 3 of the said agreement was not a provision of a Special Act within the meaning of S. 3 of the *Railway Act*.

The RTC and the Review Committee erred in holding that the CTC had authority, on behalf of Her Majesty in right of Canada, to amend the terms of the Dunsmuir Agreement.



The role of the Branch is to provide research support to the Commission and its committees, to respond to requests from Transport Canada, and to carry out relevant anticipatory studies, all as required under the various provisions of the *National Transportation Act*. Approximately two-thirds of the total resources of the Branch are used to meet the internal research needs of the Commission. While these research projects are, to a large extent, carried out in response to explicit requests from CTC committees, the Branch also initiates work in specific areas where anticipatory research is required and undertakes such projects in consultation with the committees.

About one-quarter of the Branch's staff resources during 1979 were devoted to meeting requests from Transport Canada, interdepartmental committees and other government departments. The major Branch efforts in this area were on a study of railway costing methodologies undertaken in response to a 1977 Order-in-Council and participation in studies of competition/regulation in the air, highway and rail modes. This latter work was carried out under the aegis of an Interdepartmental Steering Committee consisting of representatives from Transport Canada, Consumer and Corporate Affairs and CTC.

Other research activity in this category included the completion of a study on the limitations of ship-owner liability undertaken for the Canadian Coast Guard; a joint study with Energy, Mines and Resources into the transportation of mineral concentrates in Canada; participation in an interdepartmental economic analysis of the White Pass and Yukon Railway at the request of Indian Affairs and Northern Development; and an analysis of off-line elevators carried out at the request of the Grains Group of Transport Canada. The Branch also worked with the Canadian Livestock Feed Board on a study of eastern feed grains, assisted the Canadian International Development Agency on Peruvian transport statistics, and the World Bank of Washington on the training of transport analysts.

The remainder of the Branch resources is used to carry out a wide range of activities including research on emerging issues, the preparation of informational brochures, the production of the *Transport Review* and general administration of the Branch.

Due to government restraints and reorganization, the number of professional staff members fell to 50 in 1979. The Branch is headed by an Executive Director who reports to the Vice-President, Research and is divided into four sections.

Three of these sections serve the direct needs of the CTC committees. The Freight Studies Section deals with problems related to the transport of bulk freight, primarily in the rail area, and the transportation of agricultural products, particularly grain transport. Passenger and Aviation Economics specializes in the air mode and in passenger transport in other modes while Transport Industries Analysis operates in the areas of highway and water

transport and international multimodal transport. Finally, Economic and Social Research acts as a support group and provides specialized expertise and inputs in economics, econometrics and sociology to other groups in the Branch or directly to the modal committees and other government departments.

It has always been the Commission's policy to make as much of its research work as possible available to the general public. This avoids unnecessary duplication of research effort, and the Branch itself benefits from insights obtained by having its work examined by outside experts. During the past year, the Research Branch made 11 formal research reports available to the general public. (See Appendix FF) In addition, a number of working papers have been produced as a result of the Branch's participation in the interdepartmental studies concerned with competition in the highway and air modes. These working papers will in due course be published as formal research reports. As a result of very favourable user reaction to the 1977 version of the *Transport Review*, an updated version was published in 1979.

Representative projects carried out by the Research Branch during the past year, on a modal basis, are as follows:

Air Transport

At the request of the Vice-President of the Commission, the Research Branch carried out a major analysis of Air Transport Committee decisions issued over the years 1973-78, from the standpoint of economic consistency. This was partly in response to outside suggestions, including the 1978 study by H.M. Janisch for the Law Reform Commission of Canada, that the CTC undertake an appraisal of its regulatory activities. It was concluded that the Air Transport Committee decisions have followed a consistent pattern. The Committee's primary socio-economic objectives of adequacy and stability of service have generally taken precedence over competition. This regulatory approach still seems appropriate in the majority of Canadian air transport markets which are too small to lend themselves to direct competition. However, the extension of this approach to high density routes is now being questioned, as adequacy and stability of service may best be secured by market forces. Similar analysis is now underway for the rail mode.

The CTC contribution to the interdepartmental competition/regulation studies included extensive work on the air mode. This included an examination of the pricing and market structure of the Canadian airline industry; an analysis of airline costs and revenues on different routes, including cross-subsidization; and an examination of economies of scale and of route density. The analysis has already been used by the Air Transport Committee in licensing studies.

Research support for the Air Transport Committee included work relating to the experience of Canadian air carriers in providing low priced air fares in the domestic market, a study of air fares, and an examination of the impact of regulations concerning the sale of charter transportation. A significant aspect of this study was a large scale market survey undertaken on likely traveller reaction to changes in the conditions of sale of Advanced Booking Charters, both domestic and international. The Branch also examined the possible use of belly-hold cargo capacity available in passenger aircraft used in charter services.

Rail Transport

The most important project carried out by the Branch in the area of rail transport, in terms of resource utilization, has been an examination of rail costing methodologies required by an Order-in-Council. The draft Phase II document of this project was submitted to members of the Steering and Technical Committees in the spring of 1979. Following extensive review and discussions

with the railways and the provinces, revisions were made to the draft document and the report was finalized late in the fall. The Final Report of Phase II of the study is presented in five separate volumes. Submitted to the Minister of Transport in December were the summary volume, including conclusions and recommendations, and Volume II, which outlines approaches to the estimation of capital costs. The remaining three volumes of Phase II will be submitted early in the new year.

The Research Branch has also worked closely with the Railway Transport Committee on the Review of the Uniform Classification of Accounts. At a public hearing to consider an allowance for income tax in the railway cost of capital entering into subsidy calculations, the Branch provided staff assistance.

With respect to rail branch line economics, the Branch maintains a computer model that simulates the effect of potential changes in branch line configuration on rail, trucking and elevator costs. This grain transport computer model and associated research in the areas of economic and social impact, have been used by the Commission as background material for deliberations on branch lines and by Transport Canada. Data on branch

ines from the Hall Commission and the Prairie Rail Action Committee were extracted and summarized for the CTC Western Office and work was initiated on the preparation of hearing books for both prairie and non-prairie branch lines. Assistance was given to the Railway Transport Committee in the application of sampling theory to branch line costing problems, and the salvage value of branch line track was extensively researched.

Research staff played a major role in Railway Transport Committee investigations and preparation of draft decisions concerning the Conrail Acquisition case and the inquiry into the White Pass and Yukon Corporation. Methodological and administrative assistance was also supplied to Committee programs aimed at improving payment procedures and control of railway trade crossing fund projects.

The Branch has continued to be heavily involved in providing support to the Railway Transport Committee in the area of rail passenger services. Assistance has been provided on all recent hearings on transcontinental and regional passenger train services. This has included the preparation of initial fact books, assistance at the hearing process, the preparation of digests of information and assistance in the preparation of decisions.

Needs and problems of the handicapped are of great concern to the Commission. An open meeting on transportation of the handicapped,

in all modes under federal jurisdiction, was held in November and chaired by the Vice-President, Research. A report is currently being prepared on this important question.

Water Transport

Several working papers prepared earlier by the Research Branch with regard to Shipping Conferences operating in Canada were consolidated into one document and issued as a public research report.

The Canadian liner freight rate index was further refined as part of the longer term requirements for investigation of liner shipping. The index will provide some basis for monitoring liner conference activity in the future.

At the request of the Water Transport Committee, the Branch prepared an extensive listing of deep-sea cargo vessels owned and/or operated by companies with a corporate link to Canada. The study covered bulk and general cargo vessels operating in the deep-sea trades under Canadian or foreign flags. Detailed vessel information and profiles of major companies were also compiled from published sources.

Highway Transport

As part of the Commission's contribution to the interdepartmental committee on competition/regulation, two major working papers were completed on the trucking industry. These were an examination of the cost and capital structure of the industry and an econometric measurement of the effects of regulation. Both studies are currently being reviewed by the provinces and by the industry and will be issued as research reports in the near future.

The Branch commissioned two consultants to undertake studies of the trucking industry in Quebec and Alberta, two provinces which have adopted widely differing approaches to the economic regulation of the industry.

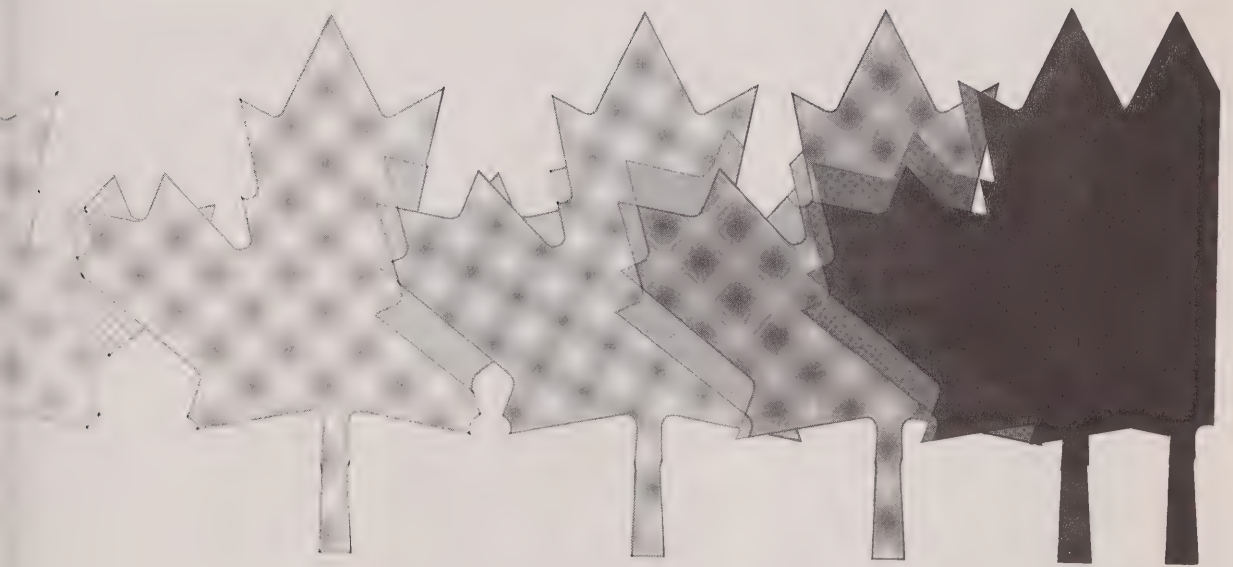
Staff also provided assistance to the Motor Vehicle Transport Committee in connection with hearings held in Newfoundland with regard to service levels provided by CN's Roadcruiser bus.

International Transport

The Research Branch continues to provide support on various international agreements dealing with insurance and liability, including the new Convention on Claims and Liability. The Branch has recently published a report on the cargo reservation provisions contained in the new Convention on a Code of Conduct for liner conferences. The objective of this study was to examine the share of Canada's foreign trade carried by major maritime shipping nations and to determine the amount of cargo that would be reserved for a potential Canadian merchant fleet under the Code's provisions.

At the request of the International Transport Policy Committee, the Branch completed a study related to the international transport of bulk commodities with reference to merchant marine considerations.

Work related to the air modes involved participation at two ICAO conferences concerning the regulation of scheduled and charter services, and extensive analytical studies in connection with bilateral air negotiations between Canada and the United Kingdom.



The Branch provides advice and assistance to modal committees on regulatory matters before the Commission. It consists of two main divisions, Tariffs and Subsidies Control, and Traffic and Tariff Studies.

Tariffs and Subsidies Control Division

The Tariffs Control Section of the Division is responsible for ensuring that all tariffs and tolls issued by federally regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle undertakings and international bridge and tunnel companies are compiled, issued and filed in accordance with the provisions of the Railway Act, the Transport Act, the National Transportation Act and Regulations of the Commission. It also provides an area of expertise on the interpretation and application of such tariffs.

The Subsidies Control Section of the Division administers the Atlantic Region Freight Assistance Program in accordance with the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations. It is also responsible for the verification of claims submitted by railway companies on export grain and four movements under Section 22 of the Railway Act.

The *Maritime Freight Rates Act* has been in force since 1927. It authorizes subsidies to rail carriers in the Atlantic Region, on movements of designated traffic performed by

such carriers westbound from the "select territory" to destinations in Canada. Such subsidies are paid in recognition of reductions in freight rates imposed by the Act. The "select territory" comprises all rail lines east of Diamond and Levis, Que. and south of the St. Lawrence River in the provinces of Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland.

The *Atlantic Region Freight Assistance Act*, which has been in force since 1969, authorizes the disbursement of subsidies to truckers on westbound movements from the "select territory" to points in Canada outside the "select territory" and payment of special assistance to carriers on movements performed within the "select territory". Subsidies paid under the first category are similar to those paid rail carriers under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act* on westbound movements.

All subsidies are disbursed in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council as follows:

1. The Atlantic Region Freight Assistance Regulations relate to movements performed by truckers from points within the "select territory" to destinations in Canada outside the "select territory".
2. The Atlantic Region Selective Assistance Regulations pertain to movements performed by truckers, railways and railway express companies on designated commodities from points within the "select territory" to destinations in Canada outside the "select territory".
3. The Atlantic Region Special Selective and Provisional Assistance Regulations deal with movements of designated commodities between points situated within the "select territory".

These Regulations apply to truckers, railways, railway express companies and water carriers.

Traffic and Tariff Studies Division

The main functions of this Division are to administer, direct, review and edit the programs of investigation and analysis required to provide direct assistance and/or advice to other branches and to modal committees, in performance of their responsibilities as set out in the statutes. Its three specialized sections, Special Studies, Traffic Studies and Tariff Studies, respond to requests and enquiries from industries, associations, agencies and the general public.

Special Studies Section

This Section investigates and analyzes complaints, both formal and informal, received by the Commission on matters of tariffs, rates, tolls and service, and makes recommendations to the modal committees.

During the year, extensive studies were conducted on three applications under Section 23 of the *National Transportation Act* and Section 281 of the *Railway Act*. Under these provisions, any person may apply to the Commission for leave to appeal the tolls for, or conditions of the carriage of freight traffic and passengers, respectively, on the grounds that they may be prejudicial to the public interest.

Woodpulp Disparities Case

A group of Western Canadian woodpulp producing mills filed a formal application in 1977 under Section 23 of the *National Transportation Act*. A formal hearing, in 1978, was followed by an investigation and a decision in August 1979 directing the reinstatement of a formerly existing rate parity. The implementation order issued in October, 1979 was the subject of a second hearing in December; a decision is awaited early in 1980.

Woodpulp Incentives Case

Another application, filed on behalf of virtually all Canadian woodpulp producers, had to do with the absence of incentive rail rates on woodpulp shipments by Canadian producers. Staff action is continuing as it is anticipated the issue may be pursued following resolution of the Disparities Case.

Rail Passenger Fares - Vancouver Island

In 1979, a citizens group on Vancouver Island filed an application, under Section 281 of the *Railway Act*, for leave to appeal VIA Rail passenger fare increases put into effect during the year. An investigation was carried out and a staff report prepared for the Railway Transport Committee. The report was subsequently forwarded to VIA Rail and the Vancouver Island E&N Steering Committee for their comments. A decision respecting leave to appeal is expected early in 1980.

Other investigations were initiated with regard to VIA Rail passenger fares and services in eastern Canada, following numerous individual complaints.

Staff also assisted the Railway Transport Committee in the preparation of additional information respecting CN's application to withdraw its intra-provincial trucking services in Saskatchewan.

Informal Complaints

After investigating a number of individual complaints from local municipalities and individuals, the Section prepared a report for the Railway Transport Committee on 1979 fare increases and services on CN and CP Rail commuter lines in the Montreal area.

Acting on a complaint from the B.C. Council of Forest Industries, an investigation was carried out to monitor the impact of discontinued through freight rates on carloads of lumber moving from northwestern United States origins to destinations in Eastern Canada. A final report on the subject is being completed.

Another study dealt with a complaint by Cast North America Limited on container rail rates and the currency exchange surcharge on shipments handled at the Port of Montreal vis-à-vis competing movements via U.S. ports. A report was submitted to the Railway Transport Committee and the matter was ultimately resolved to the satisfaction of the complainant.

Studies and Reports

Staff of the Special Studies Section participated in interdepartmental study groups conducted by Agriculture Canada, Transport Canada, and Energy, Mines and Resources.

Traffic Studies Section

This Section is responsible for the investigation, analysis and the submission of recommendations to modal committees on matters dealing with traffic flows, distribution and conditions of carriage.

It also prepares reports on various subjects relating to transportation pricing, traffic movements and market conditions of the transportation industry. A comprehensive traffic information data base is also developed and maintained in this Section.

Formal Applications:

Kamloops - Interswitching

In 1977 the City of Kamloops authorized the development of the Campbell Creek Industrial Park in that city. Efforts by both the railways and the City of Kamloops to reach an agreement on competitive rail service into this park reached an impasse in 1979 and the Commission was asked to assist in negotiations. An agreement was finally reached between the parties and Order formalizing this agreement will be issued.

Conrail

Staff of the Traffic Studies Section were required, during 1979, to work with Consolidated Rail Corporation, U.S.A., to meet requirements for further information related to their 1976 application for acquisition of various Canadian properties.

Development Projects:

Standard Point Location Code (SPLC)

During 1979, a series of meetings was held with the North America Standard Point Location Policy Council to discuss the code developed in the Traffic Studies Section in 1978. It was ultimately agreed that the SPLC produced in the C would, in the future, be designated

the official point-location coding system for Canadian points. That portion of the larger U.S. produced point-location coding system, dealing with Canadian points, will therefore be replaced with the PLC produced in the Commission.

Ongoing Programs:

Reference Papers

The 1977 editions of the Commodity Flow Analysis Reference Papers for both domestic Canadian traffic and traffic between Canada and the United States were issued in 1979.

Traffic-Flow Data Retrieval

The Traffic Studies Section provided considerable traffic-flow data as input to the various investigations carried out in the Branch. Related information was also provided to the Commission and to other federal and provincial government departments.

Commodity Code Reconciliation

The Section continued to develop and coordinate a series of programs designed to standardize the many reporting systems for transportation data. The object is to establish

a comprehensive transport data base and to enable viable comparisons to be made among the multitude of transport statistics available.

Market and Industry Related Studies

A pilot project and working model which was designed to demonstrate the feasibility of a computerized rail rate-making mileage table was completed. The Section continued to assist Statistics Canada in the development of the Price Indices project commenced in 1978. This involved the provision of data from the traffic-flow data base of revenue freight movements in Canada. A viable price index for rail transportation in Canada is being prepared for use in studies of an economic nature.

Tariff Studies Section

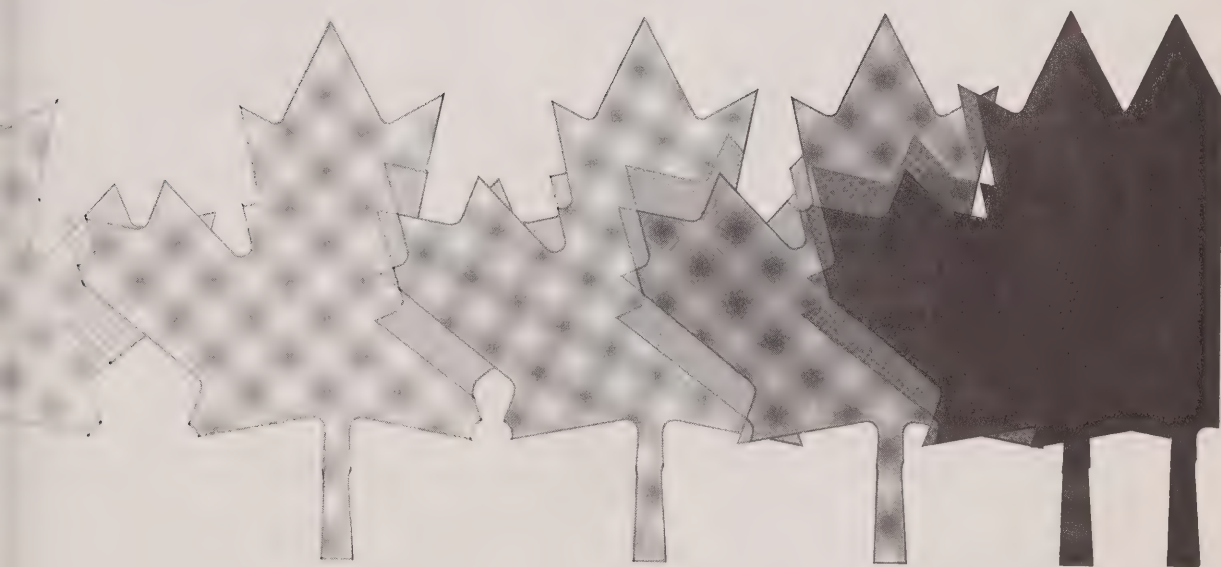
The basic function of this section is to analyze, verify, document, and prepare reports on freight and passenger rates for use in industry studies or staff investigations of applications and complaints by the Traffic and Tariffs Branch, other branches, and modal committees. Regional offices of this Section in Calgary and Winnipeg were closed permanently following the establishment of the Western Division of the Commission in Saskatoon in July.

Staff investigated complaints with respect to express rates on Hi-Fi tapes from Toronto to British Columbia, canoes by express between Ontario and Victoria, sand to Clinton and Stratford Ontario, and inbound and outbound commodities

moving over the Alberta Central Railway and CN Brazeau Subdivision. In addition, various general express and passenger fare complaints were investigated. An investigation was also undertaken with respect to transportation of the handicapped.

Activity Tariff Control

Year Ending December 31	1978	1979
Total Rail Freight Tariffs Filed	44,106	44,987
Total Rail Express Tariffs Filed	1,847	1,961
Total Rail Passenger Tariffs Filed	315	696
Total Rail Agreed Charges Filed	633	641
Total Agreed Charges In Effect	267	247
Number Participating Shippers Currently Effective Agreed Charges	1,543	1,514



Appendix A

Railway Transport Committee

DECISIONS ISSUED IN 1979

87

Jan. 11/79	Branch line abandonment, Asquith Subd., Decision & Order No. R-28180.	Aug. 16/79	Spatsum Decision.
Jan. 18/79	Branch line abandonment, Meskanaw Subd. — Thatch to Alvena. Decision & Order R-28214.	Aug. 17/79	Branch line abandonment. Piles Subd. Decision & Order R-29482.
Jan. 22/79	Main Line/Branch line Decision.	Aug. 17/79	British Columbia Forest Products Decision
Feb. 15/79	Branch line abandonment, Dodsland Subd., Decision & Order R-28380.	Aug. 30/79	Consolidated Rail Corporation.
Feb. 28/79	Branch line abandonment, Tring Subd., Report & Order R-28432.	Sept. 5/79	Improvement/automatic protection town of Herbert, Swift Current Subd. Decision & Order R-29557.
March 1/79	Branch line abandonment, Wawanesa Subd., Decision & Order R-28439.	Sept. 13/79	Main line/branch line determination — Montreal/Mount Royal Decision.
March 30/79	Spur line abandonment, Cowichan Subd., Report & Order R-28585.	Sept. 27/79	Discontinuance Passenger Train Service Windsor — Truro. Decision & Order R-29649.
April 5/79	Reconstruction of subway, Wawbeck St. in Parry Sound, Parry Sound Indust. Spur. Decision & Order R-28615.	Sept. 27/79	Swastika — Rouyn/Noranda. Decision & Order R-29654.
April 11/79	Montreal Subd. — Repairs to overhead bridge, St. James St. Decision & Order R-28674.	Oct. 5/79	Abandonment of Sutton Spur. Decision & Order R-29724.
April 17/79	Edmonton Servocentre. Report & Order R-28665.	Oct. 11/79	Review of Order R-27251. Decision dated October 11/79.
April 26/79	Branch line abandonment, Tonkin Subd., Decision & Order R-28666.	Oct. 12/79	Abandonment of Rouyn Subd. Decision & Order R-29747.
April 26/79	Passenger train discontinuance Quebec (Ste Foy) — Cochrane, Senneterre — Noranda. Decision & Order R-28795.	Oct. 16/79	Retroactive approval of Light Rail Transit System. Report & Order R-29768.
May 16/79	Passenger train discontinuance Flin Flon & Osborne Lake. Decision & Order R-28915.	Oct. 25/79	Abandonment of Deschailons Spur. Decision & Order R-29835.
June 28/79	Passenger train discontinuance Matapédia/Gaspé. Decision & Order R-28954.	Nov. 8/79	Discontinuance of Passenger Train Service. Regina, Saskatoon and Prince Albert. Decision & Order R-29855.
June 28/79	Passenger train discontinuance Montreal-Sherbrooke-Coaticook. Final Report & Order R-28952.	Nov. 8/79	Discontinuance of Passenger Train Service — Halifax, Kentville, Yarmouth. Report & Order R-29856.
June 28/79	Passenger train discontinuance Quebec/Edmundston — Edmundston/Moncton. Decision & Order R-28953.	Nov. 14/79	Complaint by Que. Dept. of Transport regarding impl. of Orders R-28150 and R-28795. Montreal-Quebec-Cochrane & Montreal-Chicoutimi. Decision & Order R-29894.
June 1979	Eastern Transcontinental Passenger Train Service Final Plan.	Nov. 30/79	Decision — re Claris Kelly.
July 5/79	Construction - Red Deer - Leduc Subd. Bench Decision/Order R-29208 WD.	Nov. 30/79	Compensation for costs CP/City of Red Deer. Decision & Order R-30059 WD.
July 16/79	Suspension — Passenger Train Service Richmond/Lyster/Quebec City. Decision & Order R-29285.	Dec. 17/79	Report — re Advance Warning Signals in Red Deer. Report & Order R-29993 WD.
July 27/79	Construction — Thompson Subd., Kamloops Division. Report & Order R-29369.		
Aug. 2/79	Servocentre — Prince Albert. Report & Order R-29373. WD.		

Appendix B

Railway Transport Committee

APPLICATIONS RECEIVED BY RAIL SERVICES BRANCH

88

Type	No.	Approved	Deferred	Pending
Anti Whistling	11	5	2	7
Bulk Storage Plants	75	48	1	35
for Dangerous Commodities				
Restricted Clearances	18	20	—	15
Fencing Exemptions	17	31	—	14
Agency Centralizations	2	2	2	11
Retirement of Stations	20	21	—	—
Abandonment—Non Prairie Lines	6	5	—	29
Abandonment Other Trackage	18	16	—	24
Independent Inspection Agency	19	15	—	4
Cylinder Approval	9	8	1	—

Appendix C

Railway Transport Committee

APPLICATIONS BEFORE THE COMMITTEE TO ABANDON OPERATIONS OF NON-PRAIRIE BRANCH LINES

Province	Railway	Subdivision	Between	Mileage	Status
Newfoundland	CN	Argentia	Placentia Jct.-Argentia	0.00 – 20.65	Hearing proposed
		Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	0.00 – 87.89	Hearing proposed
Prince Edward Island	CN	Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour	0.0 – 44.4	Pending
		Elmira Spur, H.B.	Harmony Jct.-Elmira	0.0 – 9.85	Pending
		Mile 50.2 Souris Sd.			
		Montague	Mount Stewart-Montague (including Georgetown Spur 4.8 miles)	0.0 – 25.61	Pending
Nova Scotia	CN	Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	18.50 – 81.80	Pending
		Inverness	Port Hastings-Inverness	0.0 – 55.64	Pending
		Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	35.6 – 60.0	Pending
		Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	0.0 – 136.0	Pending
Quebec	CN	Temiscouata	Rivière du Loup-Fraser Jct.	3.8 – 77.0	Hearing held and Decision pending
		Mount Royal	Montreal-Mount Royal	0.00 – 4.32	Pending
		St. Jules	St. Thomas d'Aquin-Bellevue Jct.	3.50 – 31.35	Pending
		Grenville	St. Andre-Grenville	17.70 – 30.80	Pending
	CP Rail	Maniwaki	Laman-Maniwaki	3.0 – 80.7	Pending consul- tants study
		Ste. Agathe	St. Jerome - Ste. Agathe	13.6 – 44.4	Pending
		Ste. Agathe	Ste. Agathe-Mont Laurier	44.4 – 138.2	Pending
		*Temiscaming	Gendreau-Angliers	47.9 – 116.9	Report approved and Decision pending
		*Ville Marie	Gaboury-Ville Marie	0.0 – 7.7	Report approved and Decision pending

Province	Railway	Subdivision	Between	Mileage	Status
Ontario	CP Rail	Walkerton	Saugeen-Walkerton	0.0 – 37.3	Proposed hearing postponed
		Haliburton	Lindsay-Haliburton	0.53 – 55.49	Pending
	CN	Talbot	St. Thomas-Port Stanley	16.92 – 23.92	Pending
		Durham Spur	White's Jct.-Durham	0.00 – 25.72	Proposed hearing postponed
		Drumbo	Paris-Tavistock	3.65 – 22.80	Pending
British Columbia	CN	Beeton	Cheltenham-Beeton	33.90 – 58.75	Pending
		Marmora	Marmora-Lake St. Peter	61.30 – 140.37	Pending
		*Cowichan	Deerholme-Youbou	57.9 – 81.9	Hearing postponed
	CP Rail	*Tidewater	Deerholme-Cowichan Bay	0.00 – 6.12	Hearing postponed
		Nicola Spur, H.B.	Merritt-Nicola	1.0 – 7.3	Hearing held.
		Mile 138.1 Princeton Sd.			Decision pending

The Temiscaming – Ville
Marie Subdivisions form part
of a single application as do the
Tidewater and Cowichan
subdivisions.

Appendix D

Railway Transport Committee

APPLICATIONS UNDER INVESTIGATION FOR THE REMOVAL OF OTHER TRACKAGE

90

CANADIAN NATIONAL

Province	Location	Subdivision Mileage	Track Designation
Quebec	Montreal	1.81 Montreal	Team track
Quebec	Montreal	9.90 Longue Point	Spur and team t
Ontario	West Toronto	0.23 Lambton	Spur
Ontario	Belleville	0.59 City Branch	Spur
Ontario	Belleville	4.47 South Spur	Spur
Ontario	Forest	47.35 Forest	Siding

CANADIAN PACIFIC

Province	Location	Subdivision Mileage	Track Designation
Quebec	Staynerville	48.3 Lachute	Spur
Quebec	Cote St. Paul	2.94 South Bank	Private siding
Quebec	Montreal	4.78 Park Avenue	Private siding
Quebec	Outremont	49.78 Adirondack	Private siding
Quebec	Mount Royal	46.3 Adirondack	Private siding
Ontario	Simcoe	43.33 Simcoe	Yard track
Ontario	Nobel	29.40 Parry Sound	Private siding
Ontario	Toronto	3.62 Galt	Private siding
Ontario	Kingston	101.3 Kingston	Siding
Ontario	Kingston	102.5 Kingston	Siding
Ontario	Kitchener	0.18 Ottawa St.	Spur
Manitoba	Winnipeg	1.34 Carberry	Private siding
Saskatchewan	Saskatoon	0.27 Wilkie	Spur
Alberta	Calgary	0.68 Laggan	Spur

Appendix E

Railway Transport Committee

APPLICATIONS TO ABANDON NON-PRAIRIE BRANCH LINES AND OTHER TRACKAGE

91

Order No.	Date	Location	Railway	Trackage
-28224	Jan. 18	Kimberley, B.C.	CP Rail	Yard and service trackage
-28263	Jan. 29	Hamilton, Ont.	TH&B	Trackage in City between Sherman Avenue and Milton Avenue
-28265	Jan. 30	Cambridge, Ont.	CP Rail	Trackage in City near Dundas Street
-28313	Jan. 31	Hamilton, Ont.	TH&B	Trackage in City off mile 0.25 Westinghouse Branch
-28322	Feb. 5	Red Deer, Alta.	CN	Red Deer transfer track
-28332	Feb. 5	Winnipeg, Man.	CP Rail	Winnipeg Electric trackage
-28334	Feb. 5	Streetsville, Ont.	CP Rail	Siding across Tannery Street
-28339	Feb. 6	Vancouver, B.C.	CP Rail	Trackage serving B.C. Sugar
-28345	Feb. 7	Toronto, Ont.	CP Rail	Trackage serving Frankel
-28346	Feb. 7	Toronto, Ont.	CP Rail	Trackage serving Aulcraft Paints
-28378	Feb. 13	The Pas, Man.	CN	Trackage opposite mile 87.82 Turnberry Subd.
-28432	Feb. 28	Province of Que.	CP Rail	Tring Subd. mile 32.5 - 57.7
-28882	May 4	Calgary, Alta.	CN	Removal of Calgary Industrial Line
-29034	May 28	Penticton, B.C.	CP Rail	Penticton Town Spur
-29286	July 17	Sherbrooke, Que.	CP Rail	Spur track off mile 68.61 Sherbrooke Subd.
-29368	Aug. 1	Edmonton, Alta.	CN	111½ Street Industrial Lead
-29482	Aug. 17	Quebec	CP Rail	Piles Subdivision mile 0.0 - 20.3
-29724	Oct. 5	Ontario	CN	Sutton Spur 0.0 - 8.88
-29747	Oct. 12	Quebec	CN	Rouyn Subdivision mile 2.7 - 35.4
-29835	Oct. 25	Quebec	CN	Deschaillons Spur mile 0.0 - 13.12
-30131	Dec. 19	Tunnel, N.B.	CN	Siding off mile 47.15 Newcastle Subd.

Appendix F

Railway Transport Committee

APPLICATIONS FOR DISCONTINUANCE OF PASSENGER-TRAIN SERVICES

92

Service/Segment	Railway	Date of Application	Date of Latest Relevant Order Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision *
Montreal-Gaspé; Quebec-Moncton Montreal-Gaspé	CN	29/12/70	28/06/79	R-28954	Replace conventional with Rail Diesel Car service on Matapedia-Gaspé segment
Quebec-Edmundston		29/12/70	28/06/79	R-28953	Service discontinued
Edmundston-Moncton		29/12/70	28/06/79	R-28953	Service continued
Montreal-Halifax-Sydney	CN	29/12/70	June/79	Final Plan	Frequency of Montreal-Moncton-Halifax service reduced from twice to once weekly; daily daytime service inaugurated between Mont-Joli and Montreal
Sydney-Truro-Halifax	CN	29/12/70	June/79	Final Plan	
Toronto-Kingston	CN	03/08/71	18/11/77	R-25782	
Montreal/Quebec-Chicoutimi	CN				
Montreal-Chicoutimi		20/11/72	29/12/78	R-28150	Service changed to daytime schedule
Quebec-Chicoutimi		20/11/72	29/12/78	R-28150	Service to terminate at Chambord
Chambord-Dolbeau		20/11/72	29/12/78	R-28150	Connecting bus service to be substituted for rail
Limoliou-Rivière-à-Pierre		20/11/72	29/12/78	R-28150	Ordered discontinued
Quebec-Cochrane/Noranda	CN				
Montreal/Quebec-Senneterre-Cochrane		28/12/72	26/04/79	R-28795	Institute Rail Diesel Car service between Senneterre and Cochrane
Senneterre-Noranda		28/12/72	27/09/79	R-29651	Discontinue rail service and substitute bus service between Senneterre and Val-d'Or only
Montreal-Sherbrooke-Coaticook	CN	03/05/71	28/06/79	R-28952	Montreal-Sherbrooke portion ordered continued; Sherbrooke-Coaticook portion ordered discontinued effective 18/12/77
Ottawa-Belleville	CN	03/05/71	18/11/77	R-25782	—
Toronto-Stratford	CN	03/07/71	18/11/77	R-25782	—
Toronto-North Bay-Kapuskasing	CN	27/10/69	07/09/78	R-25382	—
Toronto-Niagara Falls	CN	03/09/71	18/11/77	R-25782	—
Winnipeg-Thompson-Churchill	CN	28/12/72	22/12/77	R-25988	—
Edmonton-Drumheller	CN	31/03/71	21/03/77	R-24501	—
Jasper-Prince George-Prince Rupert	CN	27/10/69	21/03/77	R-24508	—
Montreal/Toronto-Vancouver	CN	29/12/70	Oct./77	Final Plan	The two western transcontinental services combined into one, with additional service over certain routes
Moncton-Saint John	CN	27/10/69	June/79	Final Plan	Service extended beyond Moncton to Halifax
Saskatoon-The Pas	CN	15/09/67	13/12/78	R-28068	—
Toronto-Stouffville	CN	23/02/66	31/05/76	R-22891	—
Ottawa-Brockville-Toronto	CN	03/05/71	18/11/77	R-25782	—
Regina-Saskatoon-Prince Albert	CN	03/05/71	08/11/79	R-29855	Institute improved daily service on experiment for one-year period.
Hearst-Nakina	CN	03/05/71	22/12/77	R-25988	—
Hornepayne-Manitouwadge	CN	03/05/71	22/12/77	R-25988	—
Wabowden-Gillam-Churchill	CN	27/10/69	22/12/77	R-25988	—
Sioux Lookout-Thunder Bay North	CN	03/05/71	22/12/77	R-25988	—
The Pas-Lynn Lake	CN	28/12/72	22/12/77	R-25988	—
Toronto-London-Sarnia	CN	03/08/71	18/11/77	R-25782	—
Montreal-Quebec	CN	03/08/71	18/11/77	R-25782	—
Montreal-Brockville-Toronto	CN	20/11/72	18/11/77	R-25782	—
Toronto-Windsor	CN	20/11/72	18/11/77	R-25782	—

Service/Segment	Railway	Date of Application	Date of Latest Relevant Order		Order No.	Effect of Order and/or Decision*
			Decision	Order		
real-Ottawa	CN	03/08/71	18/11/77	R-25782	—	
ipeg-Farlane	CN	13/02/74	26/09/73	R-17335	Not declared uneconomic; no payment has been made	
real/Toronto-Vancouver	CP Rail	31/10/69	Oct./77	Final Plan	The two western transcontinental services were consolidated into one, with additional service over certain segments	
ax-Yarmouth	CP Rail	31/10/69	08/11/79	R-29856	Institute improved daily service on experimental basis for one-year period	
real-Saint John	CP Rail	31/10/69	June/79	Final Plan	Service re-routed via St. Hyacinthe to Sherbrooke and extended beyond Saint-John via Moncton to Halifax	
real-Quebec	CP Rail	31/10/67	18/11/77	R-25782	—	
real-Mont Laurier/Labelle permanent	CP Rail	31/10/69	07/08/79	R-29407	Experimental service between Montreal-Labelle made permanent	
real-Ottawa (North Shore)	CP Rail	31/10/69	18/11/77	R-25782	—	
nto-Havelock	CP Rail	31/10/69	31/05/76	R-22892	—	
nto-Hamilton	CP Rail	31/10/69	18/11/77	R-25782	—	
ury-White River	CP Rail	31/10/69	29/01/76	R-22125	—	
ry-South Edmonton	CP Rail	31/10/69	31/05/76	R-22893	—	
ria-Courtenay	CP Rail	11/09/74	22/11/78	Review	Committee reversed RTC decision to discontinue the service	
				1978-5		
real-Farnham	CP Rail	07/06/76			Not declared uneconomic; no payment has been made	
Ste. Marie-Hearst	ACR	01/10/76	13/12/77	R-25961	—	
lton-Welland	TH&B	27/03/72	18/11/77	R-25782	—	
nd-Fort Erie	ConRail	04/04/72	17/11/78	R-27954	Declared uneconomic but no payment has been made	

Services listed have been declared uneconomic and ordered not to be discontinued unless otherwise indicated.

Services or segments thereof ordered discontinued during 1979 are as follows:

Flon-Osborne Lake – discontinued effective June 16, 1979

Idors-Truro – discontinued effective October 28, 1979

stika – discontinued effective October 28, 1979

iamond-Lyster-Quebec – discontinued effective August 15, 1979

bec-Edmunston segment of Montreal-Gaspé; Quebec-Moncton – discontinued effective October 28, 1979

ed'Or-Noranda segment of Quebec-Cochrane-Noranda – discontinued effective October 28, 1979

Appendix G

Railway Transport Committee

94

ACCIDENTS

	No.	Killed	Injured
Derailements	352	5	89
Collisions	76	2	92
Crossing Accidents	830	62	326
Personal Injuries	<u>3,389</u>	<u>16</u>	<u>3,373</u>
Total	<u>4,647</u>	<u>85</u>	<u>3,880</u>

Accident investigations completed: 558

Slow Orders Removed: 248

Appendix H

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS TO ELIGIBLE COMPANIES IN RESPECT OF YEAR 1978

	Amount of Actual Loss Claimed ⁽¹⁾	Payments to Dec. 31, 1979
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 24,289,400	\$ 10,502,529
Section 258 (Protected Branch Lines)	125,369,111	91,200,376
Section 261 (Passenger-Train Services)	258,790,548	186,260,266 (2)
Section 272 (Eastern Rates)	<u>25,520,163</u>	<u>25,520,163</u>
TOTAL	<u>\$433,969,222</u>	<u>\$313,483,334</u>

(1)The date of claims for actual losses by railway companies are footnoted in the following tables.

(2)At 80% of certified actual loss.

Appendix I

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS TO CANADIAN NATIONAL RAILWAYS IN RESPECT OF YEAR 1978

95

	Amount of Actual Loss Claimed ⁽¹⁾	Payments to Dec. 31, 1979
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 15,661,743	\$ 6,044,740
Section 258 (Protected Branch Lines)	56,090,016	40,174,621
Section 261 (Passenger-Train Services)	208,232,306	151,353,671 (2)
Section 272 (Eastern Rates)	<u>16,158,644</u>	<u>16,158,644</u>
TOTAL	<u>\$296,142,709</u>	<u>\$213,731,676</u>

(1) The date of claims for actual losses by the railway company is footnoted in the following tables.

(2) At 80% of certified actual loss.

Appendix J

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS TO CANADIAN PACIFIC LIMITED IN RESPECT OF YEAR 1978

	Amount of Actual Loss Claimed ⁽¹⁾	Payments to Dec. 31, 1979
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 8,627,657	\$ 4,457,789
Section 258 (Protected Branch Lines)	61,024,838	46,716,819
Section 261 (Passenger-Train Services)	47,866,462	33,638,997 (2)
Section 272 (Eastern Rates)	<u>9,361,519</u>	<u>9,361,519</u>
TOTAL	<u>\$126,880,476</u>	<u>\$94,175,124</u>

(1) The date of claims for actual losses by the railway company is footnoted in the following tables.

(2) At 80% of certified actual loss.

Appendix K

Railway Transport Committee

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1978 SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

96

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1979(9)
Newfoundland			
1. Argentia(2)	Placentia Jct.-Argentia	\$ 298,135	
2. Bonavista(2)	Shoal Harbour-Bonavista	623,814	
Prince Edward Island			
3. Murray Harbour (2)	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	370,315	
4. Souris(2) (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	163,371	
Nova Scotia			
5. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	39,673	
6. Dartmouth(2)	Imperoyal-Upper Musquodoboit	173,326	
7. Inverness(2)	Port Hastings Jct.-Inverness	281,628	
8. Oxford(2)	Tatamagouche-Scotsburn	71,748	
9. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	785,845	
Quebec			
10. Drummondville (Deschaillons Spur)	Villeroy-Parisville	4,887	
11. Mount Royal(2)	Montreal-Mount Royal	4,291,022	
12. Rouyn	Tachereau-Lac Dufault	43,263	
13. Temiscouata(2) (3)	Rivière du Loup-Edmundston East	291,725	
Ontario			
14. Bala (Sutton Spur)	Zephyr-Sutton	2,173	
15. Owen Sound(2) (Warton Spur)	Park Head-Warton	11,359	
16. Penetang	North Colwell-Penetang	18,496	
Manitoba			
17. Carberry	Petrel Jct.-Carberry Jct.	27,802	
18. Carman	Carman-Graysville	15,251 (4)	
19. Carman	Graysville-Roseisle	2,404 (5)	
20. Carman	Notre Dame Jct.-Somerset	52,709	
21. Hartney	Elgin-Scarth	82,512 (5)	
22. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	206,553	
23. Inwood	Fisher Branch-Hodgson	14,234	
24. Neepawa	Muir-Helston	41,386	
25. Neepawa	Carberry Jct.-Neepawa	97,350	
26. Neepawa	Rosburn Jct.-Neepawa Jct.	166,856	
27. Notre Dame	Notre Dame Jct. -Notre Dame de Lourdes	34,518	
28. Pleasant Point	Edwin-Brandon Jct.	33,030 (5)	
29. Rapid City	Hallboro-Rapid City	92,985	
30. Rapid City	Rapid City-Beulah	404,867	
31. Ridgeville	Ridgeville-Fredensthal	19,878	
32. Ridgeville	Fredensthal-Emerson	51,273 (4)	
33. Tonkin(6)	Russell-MacNutt	3,054 (5)	
34. Wakopa	Greenway-Neelin	98,892	
35. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	213,842	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1979(9)
Saskatchewan			
Amiens	Amiens Jct.-Spiritwood	282,207	
Avonlea	Bengough Jct.-Parry	13,473 (5)	
Carlton	Dalmeny-Carlton	396,623	
Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	339,141	
Corning	Corning-Handsworth	69,098	
Cudworth	Rutan-Meacham	1,357 (5)	
Cudworth	Meacham-Totzke	340,576 (7)	
Cudworth	Domremy-St. Louis	210,094 (7)	
Cudworth	St. Louis-Cudworth Jct.	204,263	
Cut Knife	Cut Knife Jct.-Rosemound	14,101 (5)	
Doddsland	Biggar-Doddsland	420,541	
Elrose	Glidden-Elrose Jct.	43,370 (5)	
Erwood(8)	Baden Hudson Bay	218,921	
Goodwater	Radville Jct.-Goodwater	199,928	
Gravelbourg	Claybank-Mossbank	212,071	
Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	77,863 (4)	
Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	143,468 (4)	
Gravelbourg	Tyson-Neidpath	216,676	
Hatherleigh	Prinham-Sandwith	6,896 (5)	
Hatherleigh	Sandwith-Avery	25,576 (5)	
Main Centre	Main Centre Jct.-Main Centre	369,258	
Meskanaw	Thatch-Yellow Creek	502,894	
Meskanaw	Yellow Creek-Wakaw	76,051	
Meskanaw	Wakaw-Alvena	253,513	
Meskanaw	Alvena-Lannaw	10,541 (5)	
Robinhood	Glaslyn-Fairholme	42,039	
Robinhood	Fairholme-Turtleford Jct.	65,367 (5)	
Tonkin	Wroxton Jct.-Jedburgh	118,126	
Tonkin	Fonehill Jct.-Jedburgh	213,167	
Whitebear	Lacadena-White Bear	233,678	
Alberta			
Doddsland(6)	Dewar Lake-Sedalia	371,619	
Doddsland	Sedalia-Hemaruka	1,607 (5)	
Haight	Vegreville Jct.-Inland	84,573	
Stettler	Ferlow Jct.-Donalda	365,424	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1979(9)
British Columbia			
70. Cowichan	Saanich Spur (M. 0.00-M. 1.37)	33,131	
71. Cowichan	Victoria(wye)-Leechtown	46,186 (5)	
72. Cowichan	Leechtown-Deerholme	43,726	
73. Cowichan	Deerholme-Youbou	264,424	
-Tidewater	Deerholme-Cowichan Bay		
TOTAL		<u>\$15,661,743</u>	<u>\$6,044,740</u>

(1) As filed June 27, 1979.

(2) Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.

(3) Minor portion of this line in New Brunswick.

(4) Claim for portion of the year when line unprotected. For claim for portion of the year when line protected, see Section 258 claims.

(5) Abandonment authorized during 1978 therefore line only claimed for portion of year.

(6) Minor portion of this line in Saskatchewan.

(7) Line protected throughout 1978. Claim should be filed under Section 258.

(8) Minor portion of this line in Manitoba.

(9) Analysis of the above claims is not yet complete. Therefore, the payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1978, filed January 5, 1978 and processed in total only, in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975. Persons desiring payment information by branch line should write to:
Information Services
Canadian Transport
Commission
Ottawa, Ontario K1A 0N9.
This information will then be forwarded as soon as it becomes available.

Appendix L

Railway Transport Committee

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1978 SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)

99

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1979(5)
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	\$ 405,185	
2. Carman	Carman-Graysville	11,771 (2)	
3. Carman	Somerset-Belmont	698,768	
4. Cowan	North Jct.-Swan River	619,249	
5. Erwood	Swan River-Baden	545,566	
6. Hartney	Belmont-Elgin	768,789	
7. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	2,269,068	
8. Miami	Morris-Somerset	690,851	
9. Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.	192,904	
10. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	340,075	
1. Ridgeville	Fredensthal-Emerson	41,834 (2)	
2. Rossburn	Rossburn Jct.-Russell	1,327,493	
3. Ste. Rose	Ochre River-Rorketon	157,014	
4. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	145,570	
Saskatchewan			
5. Acadia Valley(3)	Eyre Jct.-Acadia Valley	457,918	
6. Amiens	Spiritwood-England	331,752	
7. Arborfield	Crane-Arborfield	479,659	
8. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	16,036	
9. Avonlea	Parry-Avonlea	329,906	
10. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	837,205	
1. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	327,861	
2. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	1,061,164	
3. Big River	Big River Jct.-Big River	690,431	
4. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	789,808	
5. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	1,813,458	
6. Bodo(3)	Unity-Bodo	829,801	
7. Bolney	Spruce Lake Jct.-Paradise Hill	232,445	
8. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	1,445,329	
9. Central Butte	Mawer-Central Butte	311,450	
10. Chelan	Reserve-Crooked River	1,001,644	
1. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	589,843	
2. Conquest	Dunblane-Beechy	1,023,977	
3. Corning	Peebles-Corning	246,864	
4. Cromer	Maryfield-Kipling	725,540	
5. Cudworth	Totzke-Domremy	858,414	
6. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	867,383	
7. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	2,465,575	
8. Glenavon	Kipling-McCallum	1,340,074	
9. Gravelbourg	Mosbank-Gravelbourg	805,240	
10. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	167,137 (2)	
1. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	117,059 (2)	
2. Lampman	Maryfield-Estevan	162,945	
3. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	1,954,174	
4. Mantario	Glidden-Alsask	941,178	
5. Meskanaw	Melfort-Thatch	8,398	
6. Northgate	Northgate-Lampman	31,902	
7. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	431,772	
8. Porter	Oban Jct.-Cando	195,362	
9. Preeceville(4)	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	1,521,786	
10. Preeceville	Lilian-Kelvington	841,217	
1. Rhein	Ross Jct.-Wroxton	482,108	
2. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	406,279	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1979(5)
53. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	900,539	
54. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	2,129,228	
55. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	1,015,368	
56. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	4,046,565	
57. Tonkin	MacNutt-Wroxton	469,151	
58. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	1,723,661	
59. Weyburn	Talmage-Radville	510,779	
60. White Bear	Eston-Lacadena	507,708	
Alberta			
61. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	666,725	
62. Alliance	Forestburg-Alliance	478,718	
63. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	1,143,232	
64. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	785,235	
65. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	1,335,936	
66. Coronado	Abilene Jct.-Heinsburg	588,946	
67. Demay	Camrose Jct.-Ryley	144,128	
68. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	1,448,955	
69. Endiang	Endiang Jct.-Byemoor	352,190	
70. Oyen	Kindersley-Hanna	1,258,816	
71. Stettler	Donalda-Dinosaur	1,229,905	
TOTAL		<u>\$56,090,016</u>	<u>\$40,174,621</u>

(1) As filed June 27, 1979.

(2) Claim for portion of the year when line protected. For claim for portion of the year when line unprotected, see Section 256 claims.

(3) Minor portion of this line in Alberta.

(4) Minor portion of this line in Manitoba.

(5) Analysis of the above claims is not yet complete. Therefore, the payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1978, filed January 5, 1978 and processed in total only, in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.

Persons desiring payment information by branch line should write to:
Information Services
Canadian Transport
Commission
Ottawa, Ontario K1A 0N9.
This information will then be forwarded as soon as it becomes available.

Appendix M

Railway Transport Committee

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1978 SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

101

PASSENGER-TRAIN SERVICE	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Amount of Actual Loss Certified	Payments to Dec. 31, 1979 (80% of Certified)(4)
1. Montreal-Gaspé; Quebec-Moncton	\$ 9,074,348		
2. Montreal-Halifax/Sydney	34,555,213		
3. Sydney-Truro-Halifax	2,218,567		
4. Toronto-Kingston	1,591,922		
5. Montreal/Quebec-Chicoutimi	5,314,432		
6. Quebec-Cochrane-Noranda	6,185,269		
7. Montreal-Sherbrooke-Coaticook(2)	1,190,883		
8. Ottawa-Belleville-Toronto	1,271,127		
9. Toronto-Stratford	1,097,609		
0. Toronto-North Bay-Kapuskasing	3,288,393		
1. Toronto-Niagara Falls	2,494,716		
2. Winnipeg-Thompson/Churchill	9,300,889		
3. Edmonton-Drumheller	729,071		
4. Jasper-Prince George-Prince Rupert	5,172,307		
5. Montreal/Toronto-Vancouver(3)	54,948,591		
6. Moncton-Saint John	1,667,883		
7. Saskatoon-The Pas	688,783		
8. Toronto-Stouffville	969,000		
9. Ottawa-Brockville-Toronto	6,203,707		
0. Regina-Saskatoon-Prince Albert	1,018,380		
1. Hearst-Nakina	112,065		
2. Hornepayne-Manitouawadge	34,357		
3. Wabowden-Gillam-Churchill	38,083		
4. Sioux Lookout-Thunder Bay North	155,633		
5. Flin Flon-Osborne Lake	73,485		
6. The Pas-Lynn Lake	311,199		
7. Toronto-London-Sarnia	10,929,938		
8. Montreal-Quebec	4,428,453		
9. Montreal-Brockville-Toronto	21,316,016		
0. Toronto-Windsor	12,057,073		
1. Montreal-Ottawa	7,308,188		
2. Toronto-North Bay ("Northlander")	2,486,726		
TOTAL	<u>\$208,232,306</u>	<u>\$189,192,089</u>	<u>\$151,353,671</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed June 29, 1979.
(2) Sherbrooke-Coaticook segment was discontinued on December 18, 1977.
(3) VIA Rail Canada assumed responsibility for the Montreal/Toronto-Vancouver service effective October 29, 1978.

(4) Analysis of the above claims is not yet complete. Therefore, the payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1978, filed January 20, 1978 and processed in total only, in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.
Persons desiring payment information by service should write to:
Information Services
Canadian Transport Commission
Ottawa, Ontario K1A 0N9.
This information will then be forwarded as soon as it becomes available.

Appendix N

Railway Transport Committee

CANADIAN PACIFIC LIMITED CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1978 SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

102

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1979(2)
New Brunswick			
1. Minto	Minto-Pennlyn	\$ 47,565 (3)	\$ 3,004
2. Shore Line	Lepreau-St. George	106,538	17,545
Quebec			
3. Maniwaki	Laman-Maniwaki	262,689	Nil (4)
4. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Megantic	341,866	Nil (5)
5. Ste. Agathe	Ste. Agathe-Mont-Laurier	938,653	Nil (4)
6. Temiscaming -Ville Marie	Gendreau-Angliers Gaboury-Ville Marie	219,044	Nil (4)
Ontario			
7. Eganville	Payne-Douglas	23,108	5,875
Manitoba			
8. Alida(6)	Lauder-Alida	33,808 (3)	18,637
9. Lenore	Forrest-Lenore	225,869 (7)	169,801
10. Miniota	Brandon-Miniota (incl. Rapid City Spur)	617,363 (7)	469,455
11. Russell	Binscarth-Russell	32,824 (7)	13,386
12. Snowflake	Wood Bay-Snowflake	142,643	132,985
13. Varcoe	Wellwood-Varcoe	102,482 (3)	44,382
Saskatchewan			
14. Amulet	Crane Valley-Cardross	90,161	79,765
15. Asquith	Urban-Sonningdale	352,580	275,807
16. Big Gully	Lloydminster-Hillmond	226,591	166,254
17. Colonsay	Euston-Dilke	7,269 (3)	1,876
18. Colonsay	Amazon-Colonsay	130,639	49,212
19. Colony	Rockglen-Killdeer	147,600	81,170
20. Cutknife	Cutoff-Rosemound	82,544 (3)	70,187
21. Matador	Gunnworth-Wartime	30,130	10,656
22. Matador	Kyle-Matador	74,215	62,279
23. McMorran	Milden-McMorran	410,888	278,024
24. Melfort	Lac Vert-Gronlid	1,124,854	1,075,136
25. Pennant	Wickett-Roseray	33,952	16,341
26. Rosetown	Perdue-Marriott	169,254 (3)	84,532
27. Shamrock	Archive-Courval	113,991	Nil
28. Shamrock	Courval-Hak	263,939 (7)	207,529
29. Stewart Valley	Baird-Stewart Valley	217,074	155,635

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1979(2)
Alberta			
30. Alberta Central	Forth-Otway	263,485	134,426
31. Cardston	Cardston-Glenwood	142,965	99,349
32. Crossfield	Collicutt-Cremona	163,499	114,289
33. Rosemary	Rosemary-Matzhiwin (incl. Gem Spur)	63,821	20,707
34. Strathmore	Gleichen-Strathmore	96,113	48,163
35. Vegreville	Vegreville-Warwick	63,387 (3)	28,000
36. Vegreville	Warwick-Willingdon	69,813	40,662
37. Woolford	Raley-Whisky Gap	86,116 (3)	41,207
British Columbia			
38. Carmi	Midway-Penticton	685,349	72,829
39. Kaslo	Denver Canyon-Nakusp	369,990	363,769
40. Osoyoos	Okanagan Falls-Osoyoos	40,598 (3)	4,915
41. Princeton (Nicola Spur)	Merritt-Nicola	12,388	Nil (4)
TOTAL		<u>\$8,627,657</u>	<u>\$4,457,789</u>

- 1) As filed December 7, 1979.
 2) All payments based on claims for actual loss as filed March 27, 1979. No payment adjustments processed by December 31, 1979, based on (1) above.
 3) Abandonment authorized during 1978 therefore line only claimed for portion of the year.
 4) Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.

- (5) Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.
 (6) Minor portion of this line in Saskatchewan.
 (7) Line (or segment of line) protected for portion of 1978. See Section 258 Claims and Payments.

Appendix O

Railway Transport Committee

CANADIAN PACIFIC LIMITED CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1978 SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)

104

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1979(2)
Manitoba			
1. Arborg	Rugby-Arborg	\$ 483,142	\$ 343,773
2. Glenboro	Murray Park-Souris (incl. Carman Spur)	1,213,480	454,037
3. Gretna	Altona-Gretna	106,438	90,109
4. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	309,596	174,161
5. La Riviere	Morden-La Riviere	340,663	162,155
6. Lenore	Wheatland-Kenton	19,373 (3)	14,374
7. Lyleton	Deloraine-Delny	328,327	243,776
8. Miniota	Hamiota-Crandall	29,200 (3)	29,023
9. Napinka	La Riviere-Napinka	1,584,930	1,340,242
10. Russell	Binscarth-Inglis	283,141 (3)	232,953
11. Winnipeg Beach	Selkirk-Riverton	359,859	99,987
Saskatchewan			
12. Altawan(4)	Shaunavon-Manyberries	1,208,933	898,666
13. Amulet	Ormiston-Crane Valley	222,504	268,503
14. Arcola(5)	Schwitzer-Arcola	980,796	916,569
15. Assiniboia	Amulet-Assiniboia	1,103,706	467,279
16. Bromhead	Estevan-Minton (incl. Tribune Spur)	1,439,371	1,015,068
17. Bulyea	Neudorf-Bulyea	2,465,202	1,730,705
18. Burstall(4)	Leader-Fox Valley (incl. McNeill, Schuler and Ingebright Lake Spurs)	521,061	186,217
19. Colonsay	Dilke-Amazon	1,679,806	1,170,424
20. Dunelm	Player-Simmie	418,032	315,022
21. Empress	Java-Empress (incl. Grant Spur)	2,328,006	1,786,108
22. Expanse	Curle-Assiniboia	830,835	689,902
23. Fife Lake	Assiniboia-Big Beaver	1,177,595	849,115
24. Hatton	Hatton-Golden Prairie	210,398	139,851
25. Kelfield	Brass-Kelfield	411,494	384,611
26. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	2,061,531	1,789,797
27. Kisbey	Arcola-Weyburn	531,347	412,027
28. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	1,519,777	1,139,428
29. Macklin	Kerrobert-Macklin	1,391,298	1,354,299
30. Matador	Wartime-Kyle	843,318	504,797
31. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	1,215,156	774,166
32. Melfort	Lanigan-Lac Vert	1,330,772	1,196,356
33. Neudorf	Rocanville-Neudorf	903,673	692,336
34. Notukeu	Notukeu-Val Marie	2,134,276	1,968,501
35. Outlook	Moose Jaw-Outlook	2,233,516	1,893,503
36. Pennant	Roseray-Verlo	406,840	344,178
37. Prince Albert	Lanigan-Northway	1,001,237	717,694
38. Reford	Kerrobert-Wilkie	537,724	507,905
39. Shamrock	Courval-Hak	478,571 (3)	376,290
40. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	3,762,798	3,055,712
41. Tisdale	Goudie-Nipawin	1,650,352	1,025,880
42. Tyvan	Stoughton-Crecy	1,988,695	1,319,181
43. Vanguard	Swift Current-Meyronne	1,367,101	1,246,095
44. White Fox	Nipawin-Sharpe	1,396,206	1,208,303
45. Wishart	Foam Lake-Wishart	326,618	254,665
46. Wood Mountain	Ogle-Mankota	1,096,214	779,783

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1979(2)
Alberta			
17. Bassano	Empress-Bassano	622,261	455,866
18. Cardston	Stirling-Cardston	754,705	637,609
19. Coronation(6)	Kerrobert-Coronation	1,505,570	1,252,668
20. Furness(6)	Epping-Paradise Valley	445,550	420,081
21. Irricana	Bassano-Standard	453,410	356,746
22. Lacombe	Coronation-Nevis (incl. Cordel Spur)	1,285,532	589,806
23. Langdon	Langdon-East Coulee	1,239,019	1,030,568
-Acme	Cosway-Wimborne		
24. Lomond	Eltham-Hays	1,448,143	779,304
25. Macleod	Aldersyde-Fort Macleod (incl. Claresholm Airport Spur)	582,315	547,334
26. Stirling	Manyberries-Stirling	1,489,882	1,231,379
27. Strathmore	Strathmore-Shepard	118,712	86,357
28. Turin	Coalhurst-Turin	566,081	72,761
29. Willingdon	Lloydminster-Clover Bar (incl. Chemical Spur)	2,280,750	2,692,814
TOTAL		<u>\$61,024,838</u>	<u>\$46,716,819</u>

1) As filed December 7, 1979.

2) All payments based on
Claims for Actual Loss as
filed March 27, 1979. No
payment adjustments
processed by December 31,
1979, based on (1) above.

3) Unprotected for portion of
1978. See Section 256
claims and payments.

4) Minor portion of this line in
Alberta.

5) Minor portion of this line in
Manitoba.

6) Minor portion of this line in
Saskatchewan.

Appendix P

Railway Transport Committee

CANADIAN PACIFIC LIMITED CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1978 SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

106

PASSENGER-TRAIN SERVICE	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Amount of Actual Loss Certified	Payments to Dec. 31, 1979 (80% of Certified)(4)
1. Montreal/Toronto-Vancouver(2)	\$34,592,215		
2. Halifax-Yarmouth	1,112,894		
3. Montreal-Saint John	4,433,451		
4. Montreal-Quebec	2,439,961		
5. Montreal-Labelle/Mont-Laurier(3)	290,154		
6. Montreal-Ottawa (North Shore)	654,642		
7. Toronto-Havelock	549,535		
8. Toronto-Hamilton	531,101		
9. Sudbury-White River	1,207,814		
10. Calgary-South Edmonton	1,162,259		
11. Victoria-Courtenay	522,902		
12. Truro-Windsor	61,911		
13. Montreal-Farnham	307,623		
TOTAL	<u>\$47,866,462</u>	<u>\$42,048,746</u>	<u>\$33,638,997</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed March 28, 1979.

(2) VIA Rail Canada assumed responsibility for the Montreal/Toronto-Vancouver service effective October 29, 1978.

(3) The experimental service operating between Montreal-Labelle and return on Saturdays and Sundays during peak summer and winter periods was made permanent through Order No. R-29129 dated June 12, 1979.

(4) Analysis of the above claims is not yet complete. Therefore, the payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1978, filed January 3, 1978 and processed in total only, in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975. Persons desiring payment information by service should write to:
Information Services
Canadian Transport
Commission
Ottawa, Ontario K1A 0N9.
This information will then be forwarded as soon as it becomes available.

Appendix Q Railway Transport Committee

LGOMA CENTRAL RAILWAY COMPANY CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1978 SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

107

	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Amount of Actual Loss Certified	Payments to Dec. 31, 1979 (80% of Certified)
Passenger-Train Service			
Sault Ste. Marie-Hearst	\$1,496,001	\$748,443	\$598,754
Claims for Actual Loss as filed March 28, 1979.			

Appendix R Railway Transport Committee

CONSOLIDATED RAIL CORPORATION (PENN CENTRAL TRANSPORTATION COMPANY) CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1978 SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Amount of Actual Loss Certified	Payments to Dec. 31, 1979 (80% of Certified)
Passenger-Train Service			
Welland-Fort Erie	\$139,169	Nil(2)	Nil(2)
Claims for Actual Loss as filed March 28, 1979. This service has been declared uneconomic and ordered not to be discontinued. However, no payment has been made as certain issues have yet to be resolved.			

Appendix S

Railway Transport Committee

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1978 SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)

108

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1979(2)
Alberta			
1. Barrhead	Busby-Barrhead	\$ 184,802	
2. Lac La Biche -Waterways	Carbondale-Waterways	3,107,572	
3. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	1,515,621	
4. Smoky	Rycroft-Spirit River	97,551	
5. Smoky -Grande Prairie	Winagami-B.C. Border	2,671,307	
British Columbia			
6. Grande Prairie	B.C. Border-Dawson Creek	677,404	
TOTAL		<u>\$8,254,257</u>	<u>\$4,308,936</u>

(1) Claims for Actual Loss as
filed August 20, 1979.

(2) Analysis of the above
claims is not yet complete.
Therefore, the payment
amount shown is in respect
of the Advance Claim for
1978, filed January 17, 1978
and processed in total only,
in accordance with
Transport Vote 85a,
Appropriation Act No. 4,
1975.

Persons desiring payment
information by branch line
should write to:
Information Services
Canadian Transport
Commission
Ottawa, Ontario K1A 0N9.
This information will then
be forwarded as soon as it
becomes available.

Appendix T

Railway Transport Committee

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY) CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1978 SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

109

	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Amount of Actual Loss Certified	Payments to Dec. 31, 1979 (80% of Certified)
Passenger-Train Service			
. Swastika-Noranda	\$786,880	\$658,983	\$527,186
Claims for Actual Loss as filed March 15, 1979.			

Appendix U

Railway Transport Committee

TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1978 SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Amount of Actual Loss Certified	Payments to Dec. 31, 1979 (80% of Certified)(2)
Passenger-Train Service			
. Hamilton-Welland	\$269,730	\$177,073	\$141,658(3)
Claims for Actual Loss as filed March 28, 1979.			
Payments based on Claim for Actual Loss as filed May 19, 1978.			
Advance payment under the Railway Act, pursuant to Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.			

Appendix V

Air Transport Committee

ELECTED STATISTICS

111

Number of Licensees	1978	1979
Licensed Carriers	1,650	1,693
Fixed Wing	1,542	1,576
Rotating Wing	108	117
Domestic Carriers	889	842
Foreign Carriers	761	734
Licence Applications		
On hand Jan. 1, 1979	288	307
Received during Year	898	856
Dealt with	879	823
In process	307	192
Approved	634	660
Denied	63	92
Withdrawn	38	18
Dismissed	16	12
Reinstated	9	2
Rescinded, Cancelled, Suspended	119	378
On hand	307	192
Private aircraft exemptions	50	550
Flying Farmer Exemptions	100	95
Orders issued	653	788
Decisions Issued	316	335
Decisions/Orders Reviewed	15	12
Tariff Schedules filed (year ending Sept. 1979)	105,922	147,019

Appendix W

Air Transport Committee

112

SELECTED CHARTER FLIGHTS APPLICATION AND APPROVAL RECORDS

Charter Types	1978		1979	
	Flights	Seats	Flights	Seats
Inclusive Tour Charters				
Canadian Originating	14,081	1,978,092	13,346	1,902,771
Foreign Originating	58	6,589	75	6,485
Entity and Common Purpose				
Canadian Originating	1,487		1,314	
Foreign Originating	1,140		1,126	
ABC/Affinity				
Canadian Originating (ABC)	2,688	699,147	3,909	1,035,840
Foreign Originating (ABC)	964		1,533	
(AFF)	98		24	
ABCs Domestic	1,105	143,521	981	127,530
Licence/Flight Applications (Other than above)	1978		1979	
Canadian carriers licence applications	32		37	
Foreign carriers licence applications	163		155	
Flight requests	129		128	

Note: 1978 data corrected. The method of counting changed for 1979 to be consistent with that used for other types of charters. The increase in ABCs is therefore not indicative of a real increase of the magnitude shown.

Appendix X

Air Transport Committee

FARE INNOVATIONS

113

Fare Name	Carrier	Approximate Discount %
Seat sale	Air Canada	46-66
Airbus, Skybus	CP Air	43-50
Same day Mid-day	Nordair	45
Economizer	Air Canada, CP Air, Pacific Western, Transair	35

Appendix Y

Water Transport Committee

APPLICATIONS IN 1979

115

Applications	Number Received	Granted	Denied	Other
Acquisition proposals (s. 27 N.T.A.)	2			No objection- 1 Not disallowed 1 Pending
Amplification of objection	1	1		
Allowance of objection	1		1	
Extension of time to file answer	1	1		
Proposed tariffs of pilotage charges				
s. 23 Pilotage Act - Objections				
Atlantic Pilotage Authority	1			
Laurentian Pilotage Authority	1	1		(Objection withdrawn)
Take out allegations	1		1	
Tariff approval - Transport Act	1	1		
Water Transport Licences -				
Transport Act - Great Lakes	3	3		
Mackenzie River	6	5	1	
Cdn. Western Arctic	3	2	1	
Water Transport Licences -				
Transport Act - ships substituted				
- Great Lakes	1	1		
- Mackenzie River	1	1		
Transport Act - licence denied M.V. Kap IV				
- Review own Decision	1	1		

Appendix Z

Water Transport Committee

COASTING TRADE EXEMPTION REGULATIONS WAIVER APPLICATIONS – 1979

116

No.	Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
1.	Jan. 4	Morania Abaco	U.S.	Golden Eagle	Withdrawn
2.	Jan. 5	Marilla	NOR.	Golden Eagle	Denied
3.	Jan. 16	Cape Race	U.K.	Aluminum Co. Canada	Denied
4.	Jan. 18	Golden Endeavour	U.S.	Golden Eagle	Granted
5.	Jan. 25	Berglund	SING.	Mar. Coastal Containers	Granted/unused
6.	Jan. 30	Finny	FIN.	Gulf Oil	Withdrawn
7.	Feb. 1	Unnamed general cargo	FOR.	Joachim Harvey	Denied
8.	Feb. 15	Golden Dolphin	U.S.	Golden Eagle	Withdrawn
9.	Mar. 2	Golden Spray	U.S.	Golden Eagle	Granted
10.	Mar. 7	Unnamed Jack up-barge	U.S.	Leith & Dyke	Granted
11.	Mar. 7	John Henry	U.S.	Montreal Shipping	Granted
12.	Mar. 14	Atlantic	LIB.	Simpson Spence & Young	Withdrawn
13.	Mar. 21	Golden Spray	U.S.	Golden Eagle	Granted
14.	Mar. 23	Aphrodite B	GR.	Ashland Oil Inc.	Granted
15.	Apr. 3	Happy Runner	NETH.	Davie Shipyards	Granted
16.	Apr. 16	Dragon Park	KOR.	Golden Eagle	Granted
17.	Apr. 17	Unnamed Tanker	KOR.	Colley Motorships	Granted
18.	Apr. 23	Dynamic Sailor	GR.	Golden Eagle	Granted
19.	May 1	Athelmonarch	U.K.	Golden Eagle	Granted
20.	May 15	Malcolm	U.S.	L.B. Tankers Ltd.	Granted
21.	May 16	Constitution Service	U.S.	Fednav Ltd.	Granted
		Liberty Service	U.S.	Fednav Ltd.	Granted
22.	May 18	T.W. Nelson	U.S.	Mobil Oil Ltd.	Granted
23.	May 25	Geopotes 12, or Beachway	PAN. NETH.	Canadian Dredge & Dock Beaver Dredging Co.	Denied Granted
24.	June 1	Lake Anja	NOR.	Victory Mills	Granted
25.	June 4	Acavus	U.K.	Shell Canada	Granted
26.	June 7	Athelmonarch	U.K.	Golden Eagle	Granted
27.	June 8	Stolt Viking	LIB.	Colley Motorships	Granted
28.	June 15	Irene S. Lemos	GR.	Sydney Steel	Granted
29.	June 20	Norchem	JAP.	B.P. Canada	Granted
30.	June 21	Aquarius	NETH.	Dome Petroleum	Granted
31.	June 22	Bea Theriot and Nepco 142	U.S.	Colley Motorships	Granted
32.	June 22	Liberty Service	U.S.	Aquitaine	Granted
33.	July 6	Sprague Arcturus	LIB.	Gulf Canada	Granted
34.	July 5	Stena Nautica	SWE.	C.N. Marine	Granted
		Stena Atlantica	SWE.		
35.	July 12	Linda 'B'/Nepco 140	U.S.	Colley Motorships	Granted
36.	July 12	Athelmonarch	U.K.	Golden Eagle	Granted
37.	July 16	Brainstorm/Lucky	U.S.	Yukon Navigation	Granted
38.	July 12	Siddis Skipper	U.S.	Canada Wire & Cable	Granted
39.	July 24	Linda 'B'/Nepco 140	NOR.	Colley Motorships	Granted
40.	July 24	Haakonas	U.S.	Vancouver Shipyards	Granted
41.	Aug. 10	Unnamed Tanker	U.S.	Chevron Canada	Denied
42.	Aug. 10	Athelmonarch	U.K.	Golden Eagle	Granted
43.	Aug. 13	Malcolm	U.S.	L.B. Tankers Inc.	Granted
44.	Aug. 14	Ocean Tempest	U.S.	N.S. Government	Granted
45.	Aug. 14	Dearborn 48	PAN.	N.S. Government	Granted
46.	Aug. 17	Esso Elsinore	DEN.	Golden Eagle	Granted
47.	Aug. 21	Norchem	JAP.	Norand Sales	Granted
48.	Aug. 27	Saturn	U.S.	Texaco	Granted
49.	Aug. 29	Athelmonarch	U.K.	Golden Eagle	Granted

Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
Aug. 31	Morania Abaco	U.S.	Golden Eagle	Denied
Aug. 30	Falcon Reefer	PAN.	Nat'l Sea Products	Granted
Sept. 7	Athelmonarch	U.K.	Golden Eagle	Granted
Sept. 12	Stolt Viking	LIB.	Dow Chemical	Granted
Sept. 14	Gemini	U.S.	Texaco	Granted
Sept. 18	Caribou Reefer	PAN.	Lake Group Ltd.	Granted
Sept. 11	Unnamed	FOR.	Butterfield & Robinson Travel	Granted
Sept. 19	Unnamed	FOR.	Golden Eagle	Denied
Sept. 26	Golden Endeavour	U.S.	Golden Eagle	Denied
Sept. 26	Golden Endeavour	U.S.	Golden Eagle	Denied
Oct. 3	Federal Humber	CAN.	Federal Commerce	Granted
Oct. 3	Christine 'E'/Nepco 142	U.S.	Colley Motorships	Granted
Oct. 3	Pacific	GR.	Golden Eagle	Granted
Oct. 3	Nordertor, Raventurm Schnoortum	GER.	Crosbie Enterprises	Denied
Oct. 4	Brage Pacific	NOR.	Dow Chemical	Granted
Oct. 5	Unnamed dredger	FOR.	Marine Inc.	Deferred
Oct. 17	Stolt Sydness	LIB.	Dow Chemical	Granted
Oct. 17	Malcolm	U.S.	L.B. Tankers Inc.	Granted
Oct. 19	Unnamed	FOR.	Hall Corporation	Granted
Oct. 25	Pacific	GR.	Golden Eagle	Granted
Oct. 25	Pacific	GR.	Golden Eagle	Granted
Oct. 25	Dynamic Sailor	GR.	Golden Eagle	Granted
Oct. 25	Hornley Grange	U.K.	Golden Eagle	Granted
Oct. 30	Stolt Castle	LIB.	Dow Chemical	Granted
Oct. 31	Andros Hill	LIB.	Sydney Steel	Granted
Nov. 1	Pacific	GR.	Golden Eagle	Granted
Nov. 15	Arctic Star	LIB.	Golden Eagle	Granted
Nov. 22	Texaco Skandinavia	NOR.	Texaco	Granted
Nov. 29	Saturn	U.S.	Shell Canada	Granted
Nov. 29	Arctic Breaker	CAN.	Arctic Transportation	Granted
Dec. 6	Christine 'E'/Nepco 142	U.S.	Golden Eagle	Granted
Dec. 7	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Granted
Dec. 11	Unnamed	FOR.	Colley Motorships	Granted
Dec. 11	Veracruz Primero	PAN.		Granted
Dec. 13	Linda 'B'/Nepco 140	U.S.	Golden Eagle	Granted
Dec. 13	Golden Endeavour	U.S.	Golden Eagle	Granted
Dec. 19	Ravensturm	GER.	Crosbie Enterprises	Granted
Dec. 19	Schnoorturm	GER.	Crosbie Enterprises	Granted
Dec. 19	Three Hydrofoils	PAN.	McMillan Binch	Granted
Dec. 21	Sandtor	GER.	Crosbie Enterprises	Granted

Appendix AA

Water Transport Committee

118

LICENCES ISSUED 1979

Great Lakes

Licensee

No. of Licensed Ships

McKeil Work Boats Ltd.
Power Corporation of Canada
Great Lakes Barge Limited

1
4
1
6

Mackenzie River

Licensee

No. of Licensed Ships

Arctic Transportation
Cooper Barging Service Ltd.
Arcnav Marine Limited
Little (3) Transport & Salvage Ltd.
Northern Transportation Company Limited

28
6
3
2
194
233

Canadian Western Arctic

Licensee

No. of Licensed Ships

Arctic Transportation Ltd.
Northern Transportation Company Limited

21
67
88

Appendix BB **Motor Vehicle Transport Committee**

ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAM AMOUNTS CERTIFIED FOR PAYMENT (MILLIONS OF DOLLARS)

119

	Amount Certified 1978		Amount Certified 1979		
	Rail	Truck	Rail	Truck	Water
Maritime Freight Rates Act					
Westbound	8.3	—	11.2*	—	—
Intra	7.1	—	—	—	—
Atlantic Region Freight Assistance Act					
Section 3 (Westbound)	—	6.4	—	7.6	—
Section 6 (Intra)	—	23.4	—	2.0	—
Section 6 (Selective Westbound)	2.6	2.1	2.6	2.6	—
Section 6 (Selective Intra)	1.9	1.1	5.5	21.1	.2
Section 6 (Provisional Intra)	.4	.1	1.3	4.3	—
Total For Program	20.3	33.1	20.6	37.6	.2
Total Of Claims Filed	86	13,688	146	14,758	22
Number Of Claims Processed	83	13,544	141	14,539	19
Estimate					

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
TRANSPORT COMMITTEE				
Good Hope Flying Service	ATC Decision 5630 which denied them Class 4 Group A authority from a base at Fort Good Hope, N.W.T.	Jan. 15	Denied	
Lin Lake Air Services	Extension of time granted interested parties to intervene re: Dockets 4140 and 4147.	Jan. 16	Denied	
Western Airlines/air	ATC Decision 5698 in regard to certain changes in domestic air fares and rates.	Jan. 18	Reviewable	Modified Original Decision
Flight Centre	ATC Decision 5553 which denied them Class 4 and Class 9-4 Groups A and B authority from a base at Langley, B.C.	Feb. 2	Denied	
Aviation	ATC Decision 5634 which denied them Class 4 and Class 7 Specialty Group A-RW authority from a base at Swan Hills, Alberta.	Feb. 2	Reviewable	Modified Original Decision
ltural Air Services	ATC Decision 5596 which granted Farm Air Services Class 7 Specialty-AAD Group B authority from a base at Eganville, Ont.	Feb. 2	Denied	
k Aerial Spraying	ATC denial of authority to replace cancelled reservations after 30 day closing period.	Feb. 14	Denied	
air	Waiver of uplift ratio.	Feb. 19	Denied	
g Airways	ATC Decision 5589 which granted the 500 Flying Club Class 6 Group A authority from a base at Bar River, Ontario.	Feb. 23	Reviewable	Reaffirmed Original Decision
air	ATC Order 1979-A-75 cancelling certain authorities.	Mar. 2	Denied	
on Airways	ATC Order 1978-A-624 which suspended service between Sept-Isles and Churchill Falls/Twin Falls, Nfld.	Mar. 2	Denied	
air				
l Ag-Air	ATC Decision 5551 which granted South-Western Aviation Ltd. Class 4, Class 9-4 and Class 7 specialty authority from a base at Tilbury, Ont.	Mar. 6	Denied	
or Air Spray				
o Agricultural Assoc.				
a Aerial Spraying	ATC Decision 5557 which denied them certain amendments to Licences Nos. 2007/70(C) and 570/77(CF).	Mar. 6	Reviewable	Modified Original Decision
a Aviation				
en Flying Service	ATC Decision 5566 which granted I.M.P. Aviation Class 4 and 9-4 authority from a base at Halifax, N.S.	Mar. 22	Denied	
Sign Co.	ATC Decision 5642 which granted them Class 4 and Class 9-4 Groups B and C authority from a base at Montreal, Que.	Mar. 22	Denied	
Canada/Nordair	Permission to consolidate certain Air Canada and Nordair flights.	Mar. 22	Denied	
ish Airlines	ATC denial of authority to operate ABC flights between Toronto and Budapest.	Mar. 22	Reviewable*	Reaffirmed Original Decision
uchi Air Services	ATC Decision 5678 which approved in part their application for Class 7 Specialty Group A-RW from a base at Douglastown, N.B.	Apr. 18	Denied	
va Air Transit	Status as intervenor re: Atonabee Air application to ATC.	Apr. 18	Denied	
i Helicopters	ATC Decision 5416 which denied them Class 7 Specialty Group A-RW from a base at Metcalfe, Ont.	Apr. 18	Reviewable	Modified Original Decision
l Air	ATC Decision 5655 which denied the amendment to certain conditions of their Licence No. 2665/77(C).	Apr. 26	Denied	
Windsor	ATC Decision 5714 which granted South West Air Class 4 and Class 9-4 Groups A, B and C authority from a base at Windsor, Ont.	May 25	Denied	
rd to appropriate modal committee				

Applicant	Application	Date of Review	Decision	
Springbank Aviation	ATC Decision 5745 which denied them Group B authority under Licences Nos. 2412/75(C) and 562/76(CF).	May 25	Denied	
Southern Frontier Air Transport	ATC Decision 5711 which granted Alberta Northern Airlines and Highwood Air Services certain authorities.	May 25	Reviewable*	P
Ontario Central Airlines	ATC Order 1978-A-430 which restricted their operations under licences Nos. 227/47(C) and 76/51(CF).	June 7	Reviewable	M C D
Northern Adventure Air Services	ATC Decision 5615 which granted in part their application for Class 4 and Class 7 Specialty Authority from a base at Whitehorse, Y.T.	June 7	Denied	
Air Fecteau	ATC Order 1979-A-63 which granted Air Mingan Groups B and C Authority under Licence No. 2447/75(C).	June 7	Denied	
Air Canada British Airways CP Air	ATC Decision 5785 which authorized Wardair to consolidate certain ABC programs.	June 12	Reviewable*	M C D
Victor Parenteau	ATC Decision 5691 which denied him Class 4 Group A from a base at Val d'Or, P.Q.	June 18	Reviewable*	M C D
West Coast Air Services	ATC Decision 5752 which denied them authority to delete Condition No. 2 from Licence No. 1795/68(NS).	June 18	Denied	
Wardair	ATC Decision 5864 which rescinded ATC Decision 5785 re: consolidation of ABC flights.	July 27	Reviewable	M O D
Miramichi Air Services	ATC Decision 5756 which granted them Class 7 Specialty Group A authority from a base at Fredericton, N.B.	Aug. 8	Reviewable	M O D
Chapleau Air Services	ATC Order 1979-A-214 which deleted Condition No. 2 of Pellow's Cottages Licence No. 2788/78(C).	Aug. 8	Denied	
Glanford Helicopters	ATC denial of temporary authority to operate outside geographical restriction.	Aug. 10	Denied	
Chapleau Air Services	ATC Decision 5826 which granted Five Mile Lake Lodge Class 4 Group A authority from a base at Five Mile Lake, Ont.	Aug. 30	Denied	
Owen Sound Air Services	ATC Decision 5754 which denied them authority to serve Point Elliot Lake, Ont.	Aug. 30	Denied	
Bordaire Ltd.	ATC denial of temporary authority to provide certain services from a base at Fort Frances, Ont.	Aug. 30	Denied	
Laker Airways	ATC denial of authority to consolidate certain ABC flights.	Sept. 14	Denied	
Keewatin Air Services	ATC Order 1979-A-284 which authorized Gillam Air Services to also operate Group A aircraft under Licence No. 2906/78(C).	Sept. 17	Reviewable*	D P
Norman McRea	ATC Decision 5790 which denied him Class 4 Group A authority under Licence 1509/63(C).	Sept. 17	Denied	
Wardair	Departure from certain provisions of the Air Carrier Regulations.	Sept. 20	Reviewable*	M O D

*Referred to appropriate modal committee

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Aviation	ATC Decision 5855 which denied them authority to also operate Group B aircraft under Licence No. 2307/74(C).	Sept. 20	Reviewable	Modified Original Decision
West Territorial	ATC Decision 5794 which granted PWA authority to depart from the provisions of General Order 1972-3 Air.	Oct. 3	Reviewable	Modified Original Decision
on Air Services	ATC Decision 5819 which granted Red Deer Flight Centre Class 7 Specialty Group A authority from a base at Red Deer, Alta.	Oct. 3	Denied	
ir	Departure from certain provisions of the Air Carrier Regulations.	Oct. 10	Reviewable	Modified Original Decision
e Aviation	ATC Decision 5837 which denied them Class 4 and Class 9-4 Groups A and B authority from a base at Penticton, B.C.	Oct. 10	Denied	
an Airlines	ATC decision to disallow revisions to Rules 613, 287 and 576.	Oct. 10	Reviewable	Modified Original Decision
Ltd.	ATC Decision 5842 which denied them authority to also operate Group C aircraft.	Oct. 26	Reviewable*	Modified Original Decision
am Air Services	ATC Order 1979-A-511 which cancelled their Group B authority under Licences Nos. 347/48(C) and 129/51(CF).	Oct. 26	Denied	
nd Helicopters	ATC Order 1979-A-239 which restricted them to two aircraft in Group A-RW.	Oct. 26	Denied	
air	ATC Decision 5788 which granted Direquair Inc. Class 3 Groups B and C authority to serve a number of points in Quebec.	Oct. 26	Reviewable	Modified Original Decision
Bay Development Corp.				
Airways	ATC Order 1979-A-557 which suspended their Licences Nos. 1299/62(C) and 2813/78(C).	Oct. 26	Denied	
ge Aviation	ATC Order 1979-A-553 which suspended their Licences Nos. 1426/63(C) and 2298/74(C).	Oct. 26	Denied	
nzie Mountain copters	ATC Decision 5792 which denied them Class 4, Class 9-4 Class 7 Specialty authority from a base at Grande Prairie, Alta.	Oct. 26	Reviewable*	Modified Original Decision
e Aviation	ATC Order 1979-A-627 which cancelled their Group C authority under Licences Nos. 456/72(CF) and 2129/72(C).	Nov. 16	Denied	
Flying Service	ATC Decision 5856 which granted Elliot Lake Flying Club Class 6 Group A authority from a base at Elliot Lake, Ont.	Nov. 16	Denied	
n Lake Air Service	ATC Decision 5853 which denied them authority to serve certain points in Ontario.	Nov. 16	Denied	
Ltd.	ATC Decision 5875 which denied them Class 4 Group B authority from a base at Chevery/Harrington, Que.	Nov. 16	Denied	
n Helicopters	ATC Decision 5907 which denied them Class 4 Group A-RW authority from a base at Buffalo Narrows, Sask.	Nov. 16	Reviewable*	Decision Pending
Airways	ATC denial of temporary authority.	Nov. 16	Reviewable*	Decision Pending

Applicant	Application	Date of Review	Decision	
Mober Aviation	ATC Order 1979-A-706 which cancelled their Licence No. 573/77(CF).	Nov. 30	Reviewable*	D.
Provincial Aviation	ATC Order 1979-A-737 which cancelled the Class 7 Specialty portion of Licence No. 2623/76(C).	Dec. 7	Reviewable*	P.
La Tuque Air Service	ATC Decision 5957 which approved in part Air B.G.M. Inc.'s application for Class 4 Groups A and B authority from a base at La Tuque, Que.	Dec. 18	Denied	D.
Quebecair	ATC Decision 5925 which granted Airgava Class 3 Groups B and C authority serving points in Quebec and Newfoundland	Dec. 18	Reviewable	R.
Northern Wings Ltd.	ATC Decision 5905 which denied them authority to serve certain additional points in Quebec.	Dec. 18	Reviewable	O.
Quebecair	An ATC decision granting Northern Wings temporary authority to serve certain points under Quebecair's Class 1 Licence 453/49(S).	Dec. 18	Reviewable	D.
RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE				
Canadian National Railways	RTC Order No. R-28128 in respect of the abandonment of the Neepawa Subdivision (mileage 37.79 to 70.58) Manitoba.	Jan 5	Denied	M.
Gordon Taylor, M.L.A.	RTC Order No. R-27302 which approved construction of a second main line track at Loggan Subdivision near Lake Louise.	Jan. 11	Denied	O.
John Rodriguez, M.P.	The final plan for Western Transcontinental Passenger Train Service.	Mar. 26	Reviewable*	D.
Canadian Pacific Railway	RTC Order No. R-27891 which authorized CP to reconstruct the subway carrying CP tracks over Highway 401 Belleville Subdivision.	June 7	Reviewable	P.
Canadian Pacific Railway	RTC Order R-28205 which authorized the Dept. of Highways of B.C. to construct an overhead bridge to carry Murray Ave. over the right of way and tracks of CP mile 86.89 Cascade Subdivision.	June 7	Reviewable	M.
Manitoba Transportation Economics Council	RTC Order No. R-26840 which authorized CP Rail to abandon portions of the Miniota, Lenore and Varcoe Subdivisions.	June 18	Denied	O.
Rural Municipality of Blanchard	RTC Order No. R-27911 which extended the date of abandonment of the Miniota Subdivision.	June 18	Denied	D.
Canadian Pacific Railway	RTC Order No. R-27584 which declared the existing pedestrian crossing at Grand Boulevard, Montreal at mile 3.28, a public crossing.	June 18	Denied	M.
Canadian Pacific Railway	RTC Order No. R-28271 which authorized the R.M. of Hillsborough to construct a farm access road at mile 21.60 Shamrock Subdivision, Sask.	June 18	Denied	O.
Canadian Pacific Railway	RTC Order No. R-28507 granted the R.M. fo Corman park authority to widen the Municipal Main Farm access road mile 101.28 Sutherland Subdivision, Sask.	June 18	Reviewable*	D.
Canadian Pacific Railway	RTC Order No. R-28432 which authorized CP to abandon a portion of the Tring Subdivision (mileage 32.5 to 57.7) Province of Quebec.	June 18	Reviewable	P.

*Referred to appropriate modal committee

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Canadian Pacific Railway	RTC Order No. R-27604 which ordered CP to construct and maintain a farm crossing (mile 97.10) Thompson Subdivision, B.C.	Aug. 8	Denied	
Canadian National Railways	RTC Order No. R-28039 which authorized the Quebec Dept. of transport to relocate, widen and improve Peace Road crossing (mileage 85.40 to 85.38) Danville Subdivision.	Aug. 8	Reviewable*	Decision Pending
Department of Transport	RTC Order No. R-27953 which authorized CN to abandon the Amiens Subdivision (mileage 0.0 to 49.10) Sask.	Aug. 8	Reviewable*	Decision Pending
Canadian Pacific Railway	RTC Order No. R-25774 which authorized CP to close the crossing of its railway and the surveyed road in the North half of Section 28, mile 88.07 Wilkie Subdivision, Sask.	Aug. 30	Reviewable*	Decision Pending
Transportation Agency of Saskatchewan	RTC Order No. R-28180 which approved the abandonment of the Asquith Subdivision (mileage 0.0 to 29.2) Sask.	Aug. 30	Reviewable	Pending
Canadian Pacific Railway	RTC Order No. R-28991 which authorized the Alberta Dept. of Transport to construct an overhead bridge across and over the track of CP mile 167.24 Willington Subdivision.	Oct. 3	Denied	
Transport 2000 Lookout	The final plan for Western Transcontinental Passenger Train Service.	Aug. 10	Reviewable*	Decision Pending
Canadian Pacific Railway	RTC Order No. R-29097 which authorized the Toronto Transit Commission to construct a pedestrian underpass under the tracks of CP mile 9.55 Galt Subdivision.	Oct. 18	Reviewable*	Decision Pending
Transport 2000	RTC Order No. R-28953 which authorized CN/VIA to discontinue Passenger Train Service between Quebec (Ste. Foy) and Edmundston, N.B.	Oct. 18	Reviewable*	Decision Pending
City of Municipality of Daly	RTC Order No. R-26840 which authorized CP Rail to abandon the Lenore Subdivision (mileage 0.0 to 41.3).	Oct. 26	Reviewable*	Decision Pending
Andrew Hogan, M.P.	RTC Order No. R-29643 regarding the final plan for Eastern Transcontinental Passenger Train Service.	Nov. 7	Reviewable*	Decision Pending
Benjamin	RTC Order No. R-28214 which authorized the abandonment of the Meskanaw Subdivision (mileage 1.94 to 71.64) Sask.	Nov. 16	Reviewable*	Decision Pending
TRANSPORT COMMITTEE				
St. Lawrence Pilotage Authority	WTC Decision 15-78 regarding proposed tariffs of Pilotage charges.	Jan 11	Reviewable	Modified Original Decision
St. Lawrence Transportation Ltd.	WTC Decision 5-79 regarding scheduled and non-scheduled service for the transport of goods by water to certain points on the Mackenzie River and in the Canadian Western Arctic.	May 25	Reviewable*	Modified Original Decision
St. Lawrence Bros.	WTC Decision 9-79 which denied them authority to provide certain unscheduled services as set out in the above decision.	June 18	Denied	

Appendix DD

Review Committee

HEARINGS

126

Applicant	Application	Date of Hearing	Review Action
Canadian International Freight Forwarders Association	An ATC decision which did not disallow a revision by Air Canada to its air freight special and terminal services tariff No. TS-9.	April 12, 1979	Reaffirmed Original Decision

Appendix EE

Review Committee

JUDGEMENTS OF THE MINISTER OF TRANSPORT

Appellant	In the Matter of	Date of Judgement	Judgement
Eastern Flying Service	ATC Decision 5345 which granted Appalachian Flying Service Class 9-4 international authority serving points in the U.S. and Canada.	Jan. 31	Dismissed
Wardair Canada Ltd.	ATC Order 1979-A-79 Re: The Operation of International Charter Flights Licence No. ATC 299/61(CF).	Mar. 20	Granted in part
Stan's Flying Service	ATC Decision 5470 which denied them authority to include Group B aircraft as well as authority to operate a Class 7 Specialty Air Service under Licence No. ATC 1513/63(C).	Mar. 21	Granted
Nahanni Air Services	ATC Decision 5518 resulting from a review of ATC Decision 5293 which approved 96789 Flight Services application for Class 4 Groups A and B authority from a base at Norman Wells, N.W.T.	Mar. 21	Dismissed
Airplus Ltee	ATC Decision 5487 which denied them Class 4 and Group A authority from a base at St-Eustache, Quebec.	Mar. 27	Dismissed
Pan-Air Helicopters	ATC Decision 5416 which denied them Class 7 specialty authority using Group A-RW aircraft from a base at Metcalfe, Ontario.	Apr. 5	Sent to C.T. for review-Minister's Original Decision
Eastern Flying Service	ATC Decisions 5417, which granted in part IMP Aviation Services application for Class 4 Groups A, B and C authority and 5451, which approved IMP's application for Class 9-4 Groups A, B and C authority, both from a base at Halifax, N.S.	Apr. 18	Dismissed

Petitioner	In the Matter of	Date of Judgement	Judgement
Manitair Ltd.	ATC Decision 5352 which denied them Class 4 Groups A and B authority from a base at Nelson House, Man.	May 15	Granted in part
Malifax	ATC Order 1978-A-165 which cancelled Licences Nos. ATC 1902/69(C) and ATC 430/(C).	May 17	Dismissed
Aviation	ATC Decision 5488 which denied them Class 4 and 9-4 Groups B, C and D from a base at Abbotsford, B.C. and decision 5675 which granted Eastern Pacific Aviation a Class 4 and 9-4 Group C authority from the same base.	May 17	Dismissed
Aviation Ltd.	ATC Decision 5509 which denied them Class 4 Groups A, B and C authority from a base at Goose Bay, Labrador.	May 17	Dismissed
	ATC Decision 5538 which denied them authority to add the point Thunder Bay to their Licence No. ATC 979/59(C).	June 1	Dismissed
Marine Ltd.	WTC Decision 4-79 which denied Arcnav's application to serve certain additional points.	Aug. 2	Dismissed
Transportation	WTC Decision 5-79 which denied Arctic Transportation's application to serve certain additional points.	Aug. 2	Dismissed
ne Airways	ATC Decision 5771 which denied them Class 4 and Class 9-4 Groups A, B and C authority from a base at Saskatoon, Sask.	Sept. 21	Sent to CTC for review Decision Pending
tural Air Services	ATC Decision 5596 which granted Farm Air Services Class 7 Specialty-AAD authority from a base at Eganville, Ontario.	Oct. 25	Dismissed
ss Flights Ltd.	ATC Decision 5711 which amended Alberta Northern Airlines' Licences Nos. 572/77(CF) and 2565/76 (C) to permit the use of Groups B and C Aircraft.	Oct. 25	Dismissed
Aviation Inc.	ATC Order No. 1979-A-31 which cancelled their Licence No. 1878/69(C).	Oct. 29	Dismissed
n of Canada Ltd.	ATC Decision 5642 which approved in part their application for Class 4 and Class 9-4 International Groups A, B and C from a base at Montreal, Que.	Oct. 29	Dismissed
e Flying Service	ATC Decision 5839 which granted Versatile Air Services Class 4 and Class 9-4 International charter Group C from a base at Sydney, Nova Scotia.	Nov. 6	Sent to CTC for review Decision Pending
Express	ATC Decision 5243 which granted Federal Express Class 9-3 Group D authority.	Nov. 13	Dismissed
Carter (Malton) Ltd.	ATC Decision 5768 which denied them authority to operate Groups E and F aircraft under Licences Nos. 1778/68(C) and 393/68(CF).	Nov. 20	Granted
Bank Aviation Ltd.	ATC Decision 5745 which denied them authority to also operate Group B aircraft under Licences Nos. 2412/75(C) and 562/76(CF).	Nov. 28	Granted
ote Aviation Ltd.	ATC Order 1979-A-553 which suspended their Licences Nos. 1227/61(C), 1426/63(C) and 2298/74(C) for 30 days.	Dec. 19	Granted in part
al Airways Ltd.	ATC Order 1979-A-557 which suspended their Licences Nos. 1299/62(C) and 2813/78(C).	Dec. 19	Granted in part
news Airways	ATC Order 1979-A-275 which suspended their Licence No. 2303/74(NS).	Dec. 21	Dismissed

Appendix FF

Research Branch

RESEARCH REPORTS AVAILABLE TO THE GENERAL PUBLIC

129

REPORT NO.	TITLE	REPORT NO.	TITLE
20-78-01	Unit Values of Commodities Moving in Canadian Overseas Trade; February '78.	70-78-09	Commodity Flow Analysis: 1976 Carload All Rail Traffic between Canada and the United States. Reference Paper No. 3.3; May '76. Available from D.S.S.
20-78-01F	Valeurs unitaires des produits entrant dans le commerce du Canada avec les pays d'outremer; février '78.	70-78-09F	Analyse du volume des denrées: 1976 – Trafic entièrement ferroviaire par wagons complets entre le Canada et les États-Unis. Document de référence N° 3.3; mai '76. Disponible au ASC.
0-78-02	Research Seminar Series; Spring '78.	10-78-10F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie canadienne: Une analyse intersectorielle. Volume 1; janvier '77.
0-78-02F	Série de séminaires de recherche; Printemps '78.	10-78-11F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie canadienne: Une analyse intersectorielle. Fascicule des résultats. Vol. II; janvier '77.
0-78-03	A Productivity Study of the Canadian Airline Industry; March '78.	10-78-12F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie québécoise: Une analyse intersectorielle. Vol. III; janvier '77.
0-78-03F	Étude sur la productivité de l'industrie du transport aérien; mars '78.	10-78-13F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie québécoise: Une analyse intersectorielle. Fascicule des résultats. Vol. IV; janvier '77.
1-78-04	A Study of Factors Affecting the Marketing and Transportation of Potash; July 1978.	10-78-14F	Analyse comparée de la place des transports dans l'économie canadienne et l'économie québécoise. Vol. V; janvier '77.
1-78-04F	Étude des facteurs qui influent sur la commercialisation et le transport de la potasse; juillet 1978.	10-78-15F	Calcul d'impact de projets d'investissement dans le domaine des transports: Une analyse intersectorielle. Vol. VI; octobre '76.
1-78-05	The Bulk Freight Shipper's Point of View. A Survey on Transportation; February '78.	10-78-16	Productivity in Canadian Railroads, 1956-1975; August '78.
1-78-05F	Les expéditeurs de fret en vrac et les transports - Analyse de sondage d'opinions; février '78.	10-78-16F	La productivité des chemins de fer canadiens, 1956-1975; août '78.
1-78-06	Marine Insurance Industry in Canada; April '78.	10-78-17	Personal Travel and Transportation Expenditures in Canada; August '78.
1-78-06F	L'industrie de l'assurance maritime au Canada; avril '78.	10-78-17F	Déplacements personnels et frais de transport au Canada; août '78.
7-78-07	Commodity Flow Analysis: 1975 Carload All Rail Traffic between Canada and the United States. Reference Paper No. 3.2; February '78. Available from D.S.S.	10-78-18	Prairie Grain Handling and Transportation System Efficiency; Sept. '78.
7-78-07F	Analyse du volume des denrées: 1975 Trafic entièrement ferroviaire par wagons complets entre le Canada et les États-Unis. Document de référence N° 3.2; février '78. Disponible au ASC.	10-78-18F	Efficacité du système de manutention et de transport des grains des Prairies; septembre '78.
7-78-08	Commodity Flow Analysis: 1976 Canadian Carload All-Rail Traffic. Reference Paper No. 1.4; April '76. Available from D.S.S.		
7178-08F	Analyse du volume des denrées: 1976 Trafic canadien par rail-wagon complet. Document de référence N° 1.4; avril '76. Disponible au ASC.		

REPORT NO.	TITLE	REPORT NO.	TITLE
10-78-19	Truck and Rail Technological Developments to 1990; August '78.	20-79-05	Cargo Unitization. Selected Aspects; May '79.
10-78-19F	Transport par camion et par chemin de fer: perfectionnements technologiques prévus d'ici 1990; août '78.	20-79-05F	Regroupement des marchandises en unités de chargement. Une étude documentaire; mai '79.
10-78-21	Forecasting the Demand for Freight Transport in Canada: A Time Series Approach; October '78.	20-79-06	Cargo Reservation and Liner Conference Shipping Serving Canada. An Analysis Related to the Unctad Code of Conduct; July '79.
10-78-22	A Survey of CN Roadcruiser Bus Passengers in Newfoundland; November '78.	20-79-06F	La répartition des cargaisons et les conférences maritimes desservant le Canada. Étude relative au code de conduite de la CNUCED; juillet '79.
10-78-22F	Sondage auprès des usagers du service d'autocars Roadcruiser assuré par le CN à Terre-Neuve; novembre '78.	20-79-07	The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. Some Implications for Canada; June '79.
60-79-01	Railway Capacity Analysis and Related Methodology; March '79.	20-79-07F	La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Conséquences particulières pour le Canada; juin '79.
60-79-01F	Analyse de la capacité ferroviaire et méthodes connexes; mars '79.	30-79-08	Transportation Factors and the Canadian Vegetable Canning Industry; March '79.
20-79-02	International Liner Shipping and Canadian Trade. A Background Study of Shipping Conferences Operating in Canada; March '79.	30-79-08F	Les transports et l'industrie canadienne des conserves de légumes; mars '79.
20-79-02F	Le transport maritime international de ligne régulière et le commerce canadien. Étude de base des conférences maritimes au Canada; mars '79.	10-79-09	An Analysis of Air Transport Committee Decisions, 1973-1978; October '79.
40-79-03	Economic and Financial Analysis of the Corridor Rail Passenger System April '79.	10-79-09F	Analyse des décisions rendues par le Comité des transports aériens, 1973-1978; octobre '79.
40-79-03F	Analyse économique et financière du réseau de trains de voyageurs dans le corridor; avril '79.	20-79-10	The Alberta Trucking Industry. A Study of Economic Performance and Control; December '79.
40-79-04	Corridor Rail Passenger Services: Review of Fares and Revenues; April '79.	20-79-10F	Étude de la réglementation et du rendement économique du camionnage en Alberta; décembre '79.
40-79-04F	Services de trains de voyageurs assurés dans le corridor: Étude des tarifs et des recettes; avril '79.	20-79-11F	Une analyse économique de la réglementation québécoise de l'industrie du camionnage; décembre '79.
		20-79-11	Economic Analysis of the Trucking Industry in Quebec December '79.

Transport Review — Trends and Selected Issues.

March '79.

Les transports — tendances et questions particulières.

Mars '79.

Public Transportation Between Edmonton and Calgary.

March '79.

Le transport en commun entre Edmonton et Calgary.

Mars '79.

Public Transportation Between Regina-Saskatoon-Prince

Albert.

March '79.

Le transport en commun entre Régina-Saskatoon-Prince

Albert.

Mars '79.

Public Transportation Between Saskatoon-The Pas.

March '79.

Le transport en commun entre Saskatoon-Le Pas.

Mars '79.

**Public Transportation Between
Winnipeg-Thompson-Churchill.**

March '79.

**Le transport en commun entre
Winnipeg-Thompson-Churchill.**

Mars '79.

Public Transportation Between Halifax and Yarmouth.

An information report. April '79.

Le transport en commun entre Halifax et Yarmouth.

Un rapport d'information. avril '79.

Research Seminar Series,

Fall 1978/Spring 1979.

Série de séminaires de recherche,

automne 1978/printemps 1979.

Notes

Notes

Notes

- Transport Review — Trends and Selected Issues.
march '79.
- es transports — tendances et questions particulières.
march '79.
- Public Transportation Between Edmonton and Calgary.
march '79.
- e transport en commun entre Edmonton et Calgary.
march '79.
- Public Transportation Between Regina-Saskatoon-Prince
Albert.
march '79.
- e transport en commun entre Regina-Saskatoon-Prince
Albert.
march '79.
- Public Transportation Between Saskatoon-The Pas.
march '79.
- Série de séminaires de recherche,
automne 1978/printemps 1979.
- Winnipeg-Thompson-Churchill.
march '79.
- Public Transportation Between
Winnipeg-Thompson-Churchill.
march '79.
- Le transport en commun entre
Winnipeg-Thompson-Churchill.
march '79.
- Public Transportation Between Halifax and Yarmouth.
An information report. April '79.
- Le transport en commun entre Halifax et Yarmouth.
Un rapport d'information. avril '79.
- Research Seminar Series,
Fall 1978/Spring 1979.
- Série de séminaires de recherche,
automne 1978/printemps 1979.

RAPPORT No	TITRE	RAPPORT No	TITRE
10-78-19	Truck and Rail Technological Development to 1990; August '78.	20-79-05	Cargo Unitization. Selected Aspects; May '79.
10-78-19F	Transport par camion et par chemin de fer: perfectionnements technologiques prévus d'ici 1990; août '78.	20-79-05F	Régrouperment des marchandises en unités de chargement. Une étude documentaire; mai '79.
10-78-21	Forecasting the Demand for Freight Transport in Canada: A Time Series Approach; October '78.	20-79-06	Cargo Reservation and Liner Conference Shipping Serving Canada. An Analysis Related to the Unctad Code of Conduct; July '79.
10-78-22	A Survey of CN Roadcruiser Bus Passengers in Newfoundland; November '78.	20-79-06F	La répartition des cargaisons et les conférences maritimes desservant le Canada. Étude relative au code de conduite de la CNUCED; juillet '79.
10-78-22F	Sondage auprès des usagers du service d'autocars Roadcruiser assuré par le CN à Terre-Neuve; novembre '78.	20-79-07	The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. Some Implications for Canada; June '79.
60-79-01	Railway Capacity Analysis and Related Methodology; March '79.	20-79-07F	La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créanciers maritimes. Conséquences particulières pour le Canada; juin '79.
20-79-02	International Liner Shipping and Canadian Trade. A Background Study of Shipping Conferences Operating in Canada; March '79.	30-79-08	Transportation Factors and the Canadian Vegetable Canning Industry; March '79.
20-79-02F	Le transport maritime international de légumes régulière et le commerce canadien. Étude de base des conférences maritimes au Canada; mars '79.	30-79-08F	Les transports et l'industrie canadienne des conserves de légumes; mars '79.
40-79-03	Economic and Financial Analysis of the Corridor Rail Passenger System April '79.	10-79-09	An Analysis of Air Transport Committee Decisions, 1973-1978; October '79.
40-79-03F	Analyse économique et financière du réseau de trains de voyageurs dans le corridor; avril '79.	10-79-09F	Analyse des décisions rendues par le Comité des transports aériens, 1973-1978; octobre '79.
40-79-04	Corridor Rail Passenger Services: Review of Fares and Revenues; April '79.	20-79-10	The Alberta Trucking Industry. A Study of Economic Performance and Control; December '79.
40-79-04F	Services de trains de voyageurs assurés dans le corridor: Étude des tarifs et des recettes; avril '79.	20-79-10F	Étude de la réglementation et du rendement économique du camionnage en Alberta; décembre '79.
20-79-11	Economic Analysis of the Trucking Industry in Quebec; December '79.	20-79-11F	Une analyse économique de la réglementation québécoise de l'industrie du camionnage; décembre '79.

APPORTS DE RECHERCHE MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC

APPORT N°	TITRE	RAPPORT N°	TITRE
-78-01	Unit Values of Commodities Moving in Canadian Overseas Trade; February '78.	70-78-09	Commodity Flow Analysis: 1976 Carload All Rail Traffic between Canada and the United States. Reference Paper No. 3.3; May '76. Available from D.S.S.
-78-01F	Valeurs unitaires des produits entrant dans le commerce du Canada avec les pays d'outremer; février '78.	70-78-09F	Analyse du volume des denrées: 1976 - Trafic entièrement ferroviaire par wagons complets entre le Canada et les États-Unis. Document de référence No 3.3; mai '76. Disponible au ASC.
-78-02	Research Seminar Series; Spring '78.	10-78-10F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie canadienne: Une analyse intersectorielle. Volume 1; janvier '77.
-78-02F	Série de séminaires de recherche; Printemps '78.	10-78-10	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie canadienne: Une analyse intersectorielle. Volumes 1 et 2; mai '76. Disponible au ASC.
-78-03	A Productivity Study of the Canadian Airline Industry; March '78.	10-78-11F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie canadienne: Une analyse intersectorielle. Fascicule des résultats. Vol. II; janvier '77.
-78-04	A Study of Factors Affecting the Marketing and Transportation of Potash; July 1978.	10-78-12F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie québécoise: Une analyse intersectorielle. Volume III; janvier '77.
-78-04F	Étude des facteurs qui influent sur la commercialisation et le transport de la potasse; juillet 1978.	10-78-13F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie québécoise: Une analyse intersectorielle. Fascicule des résultats. Vol. IV; janvier '77.
-78-05	The Bulk Freight Shipper's Point of View. A Survey on Transportation; February '78.	10-78-14F	Analyses comparées de la place des transports dans l'économie canadienne et l'économie québécoise. Vol. V; janvier '77.
-78-05F	Les expéditeurs de fret en vrac et les transports - Analyse de sondage d'opinions; février '78.	10-78-15F	Calcul d'impact de projets d'investissement dans le domaine des transports: Une analyse intersectorielle. Vol. VI; octobre '76.
-78-06	Marine Insurance Industry in Canada; April '78.	10-78-16	Productivity in Canadian Railroads, 1956-1975; August '78.
-78-06F	L'industrie de l'assurance maritime au Canada; avril '78.	10-78-16F	La productivité des chemins de fer canadiens, 1956-1975; août '78.
-78-07	Commodity Flow Analysis: 1975 Carload All Rail Traffic between Canada and the United States. Reference Paper No. 3.2; February '78. Available from D.S.S.	10-78-17	Personal Travel and Transportation Expenditures in Canada; August '78.
-78-07F	Analyse du volume des denrées: 1975 - Trafic entièrement ferroviaire par wagons complets entre le Canada et les États-Unis. Document de référence No 3.2; février '78. Disponible au ASC.	10-78-17F	Déplacements personnels et frais de transport au Canada; août '78.
-78-08	Commodity Flow Analysis: 1976 Canadian Carload All-Rail Traffic. Reference Paper No. 1.4; April '76. Available from D.S.S.	10-78-18	Pratique Grain Handling and Transportation System Efficiency; Sept. '78.
-78-08F	Analyse du volume des denrées: 1976 - Trafic canadien par rail-wagon complet. Document de référence No 1.4; avril '76. Disponible au ASC.	10-78-18F	Efficacité du système de manutention et de transport des grains des Prairies; septembre '78.

Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement	
		Rejeté	Accueilli
Décision 5243 du C.T.A. autorisant Federal Express à exploiter un service de la classe 9-3 au moyen d'aéronefs du groupe D.	13 nov.		
Décision 5768 du C.T.A. lui refusant l'autorisation d'utiliser des aéronefs des groupes E et F en vertu des permis A.T.C. 1778/68(C) et 393/68(CF).	20 nov.		Accueilli
Décision 5745 du C.T.A. lui refusant l'autorisation d'utiliser en outre des aéronefs du groupe B en vertu des permis A.T.C. 2412/75(C) et 562/76(CF).	28 nov.		Accueilli
Ordonnance 1979-A-553 du C.T.A. suspendant ses permis A.T.C. 1227/61(C), 1426/63(C) et 2298/74(C) pour 30 jours.	19 déc.		Accueilli
Ordonnance 1979-A-557 du C.T.A. suspendant ses permis A.T.C. 1299/62(C) et 2813/78(C).	19 déc.		Accueilli
Ordonnance 1979-A-275 du C.T.A. suspendant son permis A.T.C. 2303/74(NS).	21 déc.	Rejeté	

Exploitation
 Charter (Malton) Ltd.
 Bank Aviation Ltd.
 Aviation Ltd.
 Airways Ltd.
 Andrews Airways

Appellante	Objet de l'appel	Date du jugement	
Eastern Flying Service	Décisions 5417 du C.T.A., agréant en partie la requête de l'MP Aviation Services en autorisation d'exploiter un service de la classe 4 au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C, et 5451, autorisant l'MP à exploiter un service de la classe 9-4 au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C, à partir, dans les deux cas, d'une base située à Halifax (N.-E.).	18 avril	Rejeté
Scotlandair Ltd.	Décision 5352 du C.T.A., lui refusant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 4 au moyen d'aéronefs des groupes A et B, à partir d'une base située à Nelson House (Manitoba).	15 mai	Accueilli en partie
Air Halifax	Ordonnance 1978-A-165 du C.T.A. annulant les permis A.T.C. 1902/69(C) et 430/70(CF).	17 mai	Rejeté
Arrow Aviation	Décision 5488 du C.T.A., lui refusant l'autorisation d'exploiter des services des classes 4 et 9-4 au moyen d'aéronefs des groupes B, C et D, à partir d'une base située à Abbotsford (C.-B.), et décision 5675 autorisant Eastern Pacific Aviation à exploiter des services des classes 4 et 9-4 au moyen d'aéronefs du groupe C, à partir de la même base.	17 mai	Rejeté
Gander Aviation Ltd.	Décision 5509 du C.T.A., lui refusant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 4 au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C, à partir d'une base située à Goose Bay (Labrador).	17 mai	Rejeté
CP Air	Décision 5538 du C.T.A., lui refusant l'autorisation de desservir l'outre Thunder Bay en vertu de son permis A.T.C. 979/59(C).	1 ^{er} juin	Rejeté
Arcnav Marine Ltd.	Décision 4-79 du C.T.E., lui refusant l'autorisation de desservir certains points additionnels.	2 août	Rejeté
Arctic Transportation Ltd.	Décision 5-79 du C.T.E., lui refusant l'autorisation de desservir certains points additionnels.	2 août	Rejeté
Highline Airways	Décision 5771 du C.T.A., lui refusant l'autorisation d'exploiter des services des classes 4 et 9-4 au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C, à partir d'une base située à Saskatoon (Saskatchewan).	21 sept.	Renvoi à l'avis pour réviser la décision
Agricultural Air Services	Décision 5596 du C.T.A., autorisant Farm Air Services à exploiter un service spécialisé de la classe 7 (AAD), à partir d'une base située à Eganville (Ontario).	25 oct.	Rejeté
Business Flights Ltd.	Décision 5711 du C.T.A., modifiant les permis A.T.C. 572/77(CF) et 2565/76(C) d'Alberta Northern Airlines	25 oct.	Rejeté
Metro Aviation Inc.	Ordonnance 1979-A-31 du C.T.A. annulant son permis A.T.C. 1878/69(C).	29 oct.	Rejeté
Skycom of Canada Ltd.	Décision 5642 du C.T.A., agréant en partie sa requête en autorisation d'exploiter des services des classes 4 et 9-4 au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C, à Montréal (Québec).	29 oct.	Rejeté
Eastern Flying Service	Décision 5839 du C.T.A., autorisant Versatile Air Services à exploiter des services des classes 4 et 9-4 au moyen d'aéronefs du groupe C, à partir d'une base située à Sydney (N.-E.).	6 nov.	Renvoi à l'avis pour réviser la décision

Requête	Date de l'audience	Révision
<p>Présentation des transitaires nationaux canadiens</p> <p>Décision du C.T.A. ne rejetant pas la modification du tarif n° TS-9 d'Air Canada Air Freight Special and Terminal Services.</p>	12 avril 79	Décision originale confirmée

Annexe 'EE'
Comité de révision
ÉLEMENTS RENDUS PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS

Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement
<p>Décision 5345 du C.T.A. autorisant Appalachian Flying Service à exploiter un service de la classe 9-4 entre des points aux États-Unis et au Canada. Ordonnance 1979-A-79 du C.T.A. relative à l'exploitation d'affrètements internationaux en vertu du permis A.T.C. 299/61(CF).</p>	31 janv.	Rejeté
<p>air Canada Ltd.</p> <p>Décision 5470 du C.T.A. lui refusant l'autorisation d'utiliser en outre des aéronefs du groupe B et d'exploiter un service spécialisé de la classe 7 en vertu du permis A.T.C. 1513/63(C).</p>	20 mars	Accueilli en partie
<p>Flying Service</p> <p>Décision 5487 du C.T.A. lui refusant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 4 au moyen d'aéronefs du groupe A et B, à partir d'une base située à Norman Wells (T. N.-O.).</p>	21 mars	Accueilli
<p>mini Air Services</p> <p>Décision 5518 du C.T.A. découlant de la révision de la décision 5293 du C.T.A. qui autorisait 96789 Flight Services à exploiter un service de la classe 4 au moyen d'aéronefs des groupes A et B, à partir d'une base située à Norman Wells (T. N.-O.).</p>	21 mars	Rejeté
<p>us Ltee</p> <p>Décision 5416 du C.T.A. lui refusant l'autorisation d'exploiter un service spécialisé de la classe 7 au moyen d'aéronefs du groupe A-RW, à partir d'une base située à Metcalfe (Ontario).</p>	27 mars	Rejeté
<p>air Helicopters</p> <p>Renvoi à la C.C.T. pour révision - Décision originale modifiée</p>	5 avril	Rejeté

Requérante	Requête	Date de révision		Riv
		Date de	Riv	
Transport 2000 Sioux Lookout Canadien Pacifique Ltée	Plan définitif pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs. Ordonnance R-29097 autorisant la Toronto Transit Commission à construire un passage pour piétons sous les voies du CP Rail au p.m. 9.55 de la subdivision Calt. Ordonnance R-28953 autorisant CN/VIA à supprimer le service de trains de voyageurs entre Québec (Ste-Foy) et Edmundston (N.-B.). Ordonnance R-26840 autorisant CP Rail à abandonner la subdivision Lenore, entre les p.m. 0.0 et 41.3. Ordonnance R-29643 concernant le Plan définitif pour le service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs.	10 oct.	Révisable	Décl. p. 10
Transport 2000		18 oct.	Révisable*	Décl. p. 10
Municipalité rurale de Daly		26 oct.	Révisable*	Décl. p. 10
Rév. Andrew Hogan, Député féd.		7 nov.	Révisable*	Décl. p. 10
Les Benjamin	Ordonnance R-28214 autorisant l'abandon de la subdivision Meskanaw, entre les p.m. 1.94 et 71.64, en Saskatchewan.	16 nov.	Révisable*	Décl. p. 10
COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU				
Administration de pilotage des Grands Lacs	Décision 15-78 relative au projet de modification des droits de pilotage.	11 jan.	Révisable	Décl. p. 10
Arctic Transportation Ltd.	Décision 5-79 relative à la prestation de services de transport de fret par eau, avec et sans horaire fixe, à destination de points sur le Mackenzie et dans la partie ouest de l'Arctique canadien.	25 mai	Révisable*	Décl. p. 10
Streep Bros.	Décision 9-79 lui refusant l'autorisation d'assurer certains services sans horaire fixe énoncés dans la décision ci-dessus.	18 juin	Rejetée	Décl. p. 10

Requête	Date de révision	Décision	Révision
Rodriguez, Député féd.	26 mars	Révisable*	Décision pendante
Plan définitif pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs.	7 juin	Révisable	Décision originale modifiée
Ordonnance R-27891 autorisant CP Rail à reconstruire le passage inférieur permettant aux voies ferrées de CP Rail de franchir la route publique n° 401, dans la subdivision Belleville.	7 juin	Révisable	Décision originale modifiée
Ordonnance R-28205 autorisant le ministère de la Voirie (C.-B.) à construire un passage supérieur permettant à l'avenue Murray de franchir l'emprise et les voies ferrées de CP Rail, au p.m. 86,89 de la subdivision Cascade.	18 juin	Rejetée	Décision
Ordonnance R-26840 autorisant CP Rail à abandonner les tronçons des subdivisions Miniota, Lenore et Varcoe.	18 juin	Rejetée	Décision
Ordonnance R-27911 prolongeant la date d'abandon de la subdivision Miniota.	18 juin	Rejetée	Décision
Ordonnance R-27584 déclarant passage à niveau public le passage pour piétons à l'intersection du Grand Boulevard, à Montréal, au p.m. 3,28.	18 juin	Rejetée	Décision
Ordonnance R-28271 autorisant la municipalité rurale de Hillsborough à construire un chemin d'accès à la ferme, au p.m. 21,60 de la subdivision Shamrock (Saskatchewan).	18 juin	Rejetée	Décision
Ordonnance R-28507 autorisant la municipalité rurale de Corman Park à élargir le chemin municipal d'accès principal à la ferme, au p.m. 101,28 de la subdivision Sutherland (Saskatchewan).	18 juin	Révisable*	Décision pendante
Ordonnance R-28432 autorisant CP Rail à abandonner le tronçon de la subdivision Tring, compris entre les p.m. 32,5 et 57,7, au Québec.	18 juin	Révisable	Décision originale modifiée
Ordonnance R-27604 ordonnant à CP Rail de construire et d'entretenir un passage de ferme, au p.m. 97,10 de la subdivision Thompson, en C.-B.	8 août	Rejetée	Décision modifiée
Ordonnance R-28039 autorisant le ministère des Transports du Québec à décaler, à élargir et à améliorer le passage à niveau de la rue Peace, entre les p.m. 85,40 et 85,38, de la subdivision Danville.	8 août	Révisable*	Décision pendante
Ordonnance R-27953 autorisant le CN à abandonner la subdivision Amiens, entre les p.m. 0,0 et 49,10, en Saskatchewan.	8 août	Révisable*	Décision pendante
Ordonnance R-2574 autorisant CP Rail à fermer son passage à niveau et le chemin arpenté dans la partie nord de la section 28, au p.m. 88,07, de la subdivision Wilkie (Saskatchewan).	30 août	Révisable*	Décision pendante
Ordonnance R-28180 autorisant l'abandon de la subdivision Asquith, entre les p.m. 0,0 et 29,2, en Saskatchewan.	30 août	Révisable	Décision pendante
Ordonnance R-28991 autorisant le ministère des Transports de l'Alberta à construire un passage supérieur franchissant les voies du CP Rail, au p.m. 167,24 de la subdivision Willington.	3 oct.	Rejetée	Décision
Ordonnance R-28991 autorisant le ministère des Transports de l'Alberta à construire un passage supérieur franchissant les voies du CP Rail, au p.m. 167,24 de la subdivision Willington.	3 oct.	Rejetée	Décision

Requérante	Requête	Date de révision	Décision
La Ronge Aviation	Ordonnance 1979-A-553 suspendant les permis 1426/63(C) et 2298/74(C).	26 oct.	Rejetée
MacKenzie Mountain Helicopters	Décision 5792 lui refusant l'autorisation d'exploiter des services des classes 4, 9-4 et 7, à partir d'une base située à Grande-Prairie (Alberta)	26 oct.	Révisable*
Starline Aviation	Ordonnance 1979-A-627 annulant l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe C, en vertu des permis 456/72(CF) et 2129/72(C).	16 nov.	Rejetée
Cal Air Flying Service	Décision 5856 autorisant Elliot Lake Flying Club à exploiter un service de la classe 6, au moyen d'aéronefs du groupe A, à partir d'une base située à Elliot Lake (Ontario).	16 nov.	Rejetée
Bearskin Lake Air Service	Décision 5853 lui refusant l'autorisation de desservir certains points de l'Ontario.	16 nov.	Rejetée
Air Nat Ltée	Décision 5875 lui refusant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe B, à partir d'une base située à Chevery/Harrington (Québec).	16 nov.	Rejetée
Western Helicopters	Décision 5907 lui refusant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW, à partir d'une base située à Buffalo Narrows (Saskatchewan).	16 nov.	Révisable*
Austin Airways	Rejet de l'autorisation temporaire.	16 nov.	Révisable*
Mober Aviation	Ordonnance 1979-A-706 annulant le permis 573/77(CF).	30 nov.	Révisable*
Provincial Aviation	Ordonnance 1979-A-737 annulant le service de la classe 7 du permis 2723/76(C).	7 déc.	Révisable*
La Tuque Air Service	Décision 5957 agréant en partie la requête de Air B.C.M. Inc. en autorisation d'exploiter un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A et B, à partir d'une base située à La Tuque (Québec).	18 déc.	Rejetée
Québecair	Décision 5925 autorisant Airgava à exploiter un service de la classe 3, au moyen d'aéronefs des groupes B et C, entre des points situés au Québec et à Terre-Neuve.	18 déc.	Révisable
Les Ailes du Nord Ltée	Décision 5905 lui refusant l'autorisation de desservir certains autres points du Québec.	18 déc.	Révisable
Québecair	Décision autorisant temporairement Les Ailes du Nord Ltée à desservir certains points, en vertu du permis de la classe 1 de Québecair 453/49(S).	18 déc.	Révisable
COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER			
Chemins de fer Nationaux du Canada	Ordonnance R-28128 concernant l'abandon de la subdivision Neepawa, entre les p.m. 37.79 et 70.58, au Manitoba.	5 jan.	Rejetée
Gordon Taylor, Député prov.	Ordonnance R-27302 autorisant la construction d'une deuxième voie principale dans la subdivision Loggan, près de Lac Louise.	11 jan.	Rejetée
* Renvoyé au comité modal			

Entreprise	Date	Statut	Commentaire	Statut	Date	Statut	Commentaire
Rejet de l'autorisation provisoire d'exploiter certains services à partir d'une base située à Fort Frances (Ontario).	30 août	Rejetée		Décision	pendante		
Rejet de l'autorisation de regrouper certains vols ABC.	14 sept.	Rejetée		Décision	Rejetée*		
Ordonnance 1979-A-284 autorisant Gilliam Air Services à utiliser également des aéronefs du groupe A en vertu du permis 2906/78(C).	17 sept.	Revisable*		Décision	Revisable*		
Décision 5790 refusant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 4 au moyen d'aéronefs du groupe A, en vertu du permis 1509/63(C).	17 sept.	Rejetée		Décision	Rejetée		
Exemption de certaines dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens.	20 sept.	Revisable*		Décision	Revisable*		
Décision 5855 rejetant l'autorisation d'utiliser également des aéronefs du groupe B en vertu du permis 2307/74(C).	20 sept.	Revisable		Décision	Revisable		
Décision 5794 autorisant PWA à déroger à certaines dispositions de l'Ordonnance générale 1972-3 Air.	3 oct.	Revisable		Décision	Revisable		
Décision 5819 autorisant Red Deer Flight Centre à exploiter un service de la classe 7 au moyen d'aéronefs du groupe A, à partir d'une base située à Red Deer (Alberta).	3 oct.	Rejetée		Décision	Rejetée		
Dérogation à certaines dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens.	10 oct.	Revisable		Décision	Revisable		
Décision 5837 rejetant l'autorisation d'exploiter des services des classes 4 et 9-4 au moyen d'aéronefs des groupes A et B à partir d'une base située à Pentticon (C.-B.).	10 oct.	Rejetée		Décision	Rejetée		
Décision de refus des révisions des règles 613, 287 et 576.	10 oct.	Revisable		Décision	Revisable		
Décision 5842 refusant l'autorisation d'utiliser également des aéronefs du groupe C.	26 oct.	Revisable*		Décision	Revisable*		
Ordonnance 1979-A-511 annulant l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe B en vertu des permis 347/48(C) et 129/51(CF).	26 oct.	Rejetée		Décision	Rejetée		
Ordonnance 1979-A-239 la limitant à l'utilisation de deux aéronefs du groupe A-RW.	26 oct.	Rejetée		Décision	Rejetée		
Décision 5788 autorisant Diquet Inc. à exploiter un service de la classe 3, au moyen d'aéronefs des groupes B et C, entre un certain nombre de points au Québec.	26 oct.	Revisable		Décision	Revisable		
Ordonnance 1979-A-557 suspendant les permis 1299/62(C) et 2813/78(C).	26 oct.	Rejetée		Décision	Rejetée		

Requérante	Requête	Date de révision	Décision		
Canavia Air Transit	Statut de l'intervenante au sujet de la requête d'Air Otonabee.	18 avril	Rejetée		
Panair Helicopters	Décision 5416 refusant le service de la classe 7 au moyen d'aéronefs du groupe A-RW, à partir d'une base située à Metcalfe (Ontario).	18 avril	Révisable		
Hyack Air	Décision 5655 rejetant la modification de certaines conditions au permis 2665/77(C).	26 avril	Rejetée		
Air Windsor	Décision 5714 autorisant South West à exploiter des services des classes 4 et 9-4 au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C, à partir d'une base située à Windsor (Ontario).	25 mai	Rejetée		
Springbank Aviation	Décision 5745 rejetant l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe B en vertu des permis 2412/75(C) et 562/76(CF).	25 mai	Rejetée		
Southern Frontier Air Transport	Décision 5711 accordant à Alberta Northern Airlines et à Highwood Air Services certaines autorisations.	25 mai	Révisable*		
Ontario Central Airlines	Ordonnance 1978-A-430 limitant l'exploitation en vertu des permis 227/47(C) et 76/51(CF).	7 juin	Révisable		
Northern Adventure Air Services	Décision 5615 autorisant en partie la requête en exploitation de services des classes 4 et 7, à partir d'une base située à Whitehorse (Yukon).	7 juin	Rejetée		
Air Fecteau	Ordonnance 1979-A-63 autorisant Air Mingan à utiliser des aéronefs des groupes B et C en vertu du permis 2447/75(C).	7 juin	Rejetée		
Air Canada British Airways CP Air	Décision 5785 autorisant Wardair à regrouper certains programmes d'ABC.	12 juin	Révisable*		
Victor Parenteau	Décision 5691 rejetant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 4 au moyen d'aéronefs du groupe A, à partir d'une base située à Val d'Or (Québec).	18 juin	Révisable*		
West Coast Air Services	Décision 5752 refusant l'autorisation de supprimer la condition n° 2 du permis 1795/68(NS).	18 juin	Rejetée		
Wardair	Décision 5864 annulant la décision 5758 au sujet du regroupement de vols ABC.	27 juil.	Révisable		
Miramichi Air Services	Décision 5756 autorisant l'exploitation d'un service de la classe 7 au moyen d'aéronefs du groupe A, à partir d'une base située à Fredericton (N.-B.).	8 août	Révisable		
Chapleau Air Services	Ordonnance 1979-A-214 supprimant la condition n° 2 du permis 2788/78(C) de Fellow's Cottages.	8 août	Rejetée		
Glanford Helicopters	Rejet de l'autorisation d'exploiter à l'extérieur de la zone autorisée.	10 août	Rejetée		
Chapleau Air Services	Décision 5826 autorisant Five Mile Lake Lodge à exploiter un service de la classe 4 au moyen d'aéronefs du groupe A, à partir d'une base située à Five Mile Lake (Ontario).	30 août	Rejetée		
Owen Sound Air Services	Décision 5754 rejetant l'autorisation de desservir le point Elliot Lake (Ontario).	30 août	Rejetée		

* Renvoyé au comité modal

Préparante	Requête	Date de révision	Decision Révision
Ed Hope Flying Service	Decision 5630 refusant l'exploitation d'un service de la classe 4 au moyen d'aéronefs du groupe A, à partir d'une base située à Fort Good Hope (T. N.-O.)	15 jan.	Rejetée
En Lake Air Services	Prorogation du délai d'intervention accordé aux parties intéressées relativement aux rôles 4140 et 4147.	16 jan.	Rejetée
Western Airlines/	Decision 5698 relative à certains changements apportés aux tarifs et taux aériens intérieurs.	18 jan.	Révisable
Flight Centre	Decision 5553 refusant l'exploitation de services des classes 4 et 9-4 au moyen d'aéronefs des groupes A et B, à partir d'une base située à Langley (C.-B.).	2 fév.	Rejetée
Aviation	Decision 5634 refusant l'exploitation de services des classes 4 et 7 au moyen d'aéronefs du groupe A-RW, à partir d'une base située à Swan Hills (Alberta).	2 fév.	Révisable
International Air Services	Decision 5596 autorisant Farm Air Services à exploiter des services de la classe 7 AAD au moyen d'aéronefs du groupe B, à partir d'une base située à Eganville (Ontario).	2 fév.	Rejetée
Ag Airways	Rejet de l'autorisation de remplacer les réservations annulées après le délai de 30 jours.	14 fév.	Rejetée
g Airways	Dispense des termes de l'exploitation au titre de libertés.	19 fév.	Rejetée
Air	Decision 5589 autorisant l'aéro-club 500 à exploiter un service de la classe 6 au moyen d'aéronefs du groupe A, à partir d'une base située à Bar River (Ontario).	23 fév.	Révisable
on Airways	Ordonnance 1979-A-75 annulant certaines autorisations.	2 mars	Rejetée
cair	Ordonnance 1978-A-624 suspendant le service entre Sept-Îles, Churchill Falls et Twin Falls (T.-N.).	2 mars	Rejetée
Ag-Air	Decision 5551 autorisant South-Western Aviation Ltd. à exploiter des services des classes 4, 9-4 et 7, à partir d'une base située à Tillbury (Ontario).	6 mars	Rejetée
n Aviation	Decision 5557 rejetant certaines modifications aux permis 2007/70(C) et 570/77(CF).	6 mars	Révisable
n Flying Service	Decision 5566 autorisant L.M.P. Aviation à exploiter des services des classes 4 et 9-4, à partir d'une base située à Halifax (N.-E.).	22 mars	Rejetée
Sign Co.	Decision 5642 autorisant l'exploitation de services des classes 4 et 9-4 au moyen d'aéronefs des groupes B et C, à partir d'une base située à Montréal (Québec).	22 mars	Rejetée
mada/Nordair	Permission de regrouper certains vols d'Air Canada et de Nordair.	22 mars	Rejetée
olish Airlines	Rejet de l'autorisation d'exécuter des vols ABC entre Toronto et Budapest.	22 mars	Révisable*
ichi Air Services	Decision 5678 approuvant en partie la requête en exploitation de service de la classe 7 au moyen d'aéronefs du groupe A-RW, à partir d'une base située à Douglastown (N.-B.).	18 avril	Rejetée
yé au comité modal			Decision originale confirmée

[illegible]

Annexe 'A'

Comité des transports par eau

PERMIS DÉLIVRÉS EN 1979

122

Grands lacs

Titulaire

McKeil Work Boats Ltd.
Power Corporation of Canada
Great Lakes Barge Limited

Fleuve Mackenzie

Titulaire

Arctic Transportation

Cooper Barging Service Ltd.

Arcnav Marine Limited

Little (3) Transport & Salvage Ltd.

Société des transports du Nord Limitée

Ouest de l'Arctique canadien

Titulaire

Arctic Transportation Ltd.

Société des transports du Nord Limitée

Nbre de navires autorisés

1
4
1
6

Nbre de navires autorisés

28
6
3
2
194
233

Nbre de navires autorisés

21
67
88

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
31 août	Morania Abaco	E.-U.	Golden Eagle	Rejetée
30 août	Falcon Reefer	PAN.	Natl Sea Products	Accordée
7 sept.	Athelmonarch	R.-U.	Golden Eagle	Accordée
12 sept.	Stolt Viking	LIB.	Dow Chemical	Accordée
14 sept.	Gemini	E.-U.	Texaco	Accordée
18 sept.	Caribou Reefer	PAN.	Lake Group Ltd.	Accordée
11 sept.	Non identifié	ÉTR.	Butterfield & Robinson Travel	Accordée
19 sept.	Non identifié	ÉTR.	Golden Eagle	Rejetée
26 sept.	Golden Endeavour	E.-U.	Golden Eagle	Rejetée
26 sept.	Golden Endeavour	E.-U.	Golden Eagle	Rejetée
3 oct.	Federal Hummer	CAN.	Federal Commerce	Accordée
3 oct.	Christine 'E'/Nepco 142	E.-U.	Colley Motorships	Accordée
3 oct.	Pacific	GRE.	Golden Eagle	Accordée
3 oct.	Norderfjor, Ravensturm	ALL.	Crosbie Enterprises	Rejetée
4 oct.	Brage Pacific	NOR.	Dow Chemical	Accordée
5 oct.	Dragueur non identifié	ÉTR.	Martine Inc.	Différée
17 oct.	Stolt Sydness	LIB.	Dow Chemical	Accordée
17 oct.	Malcolm	E.-U.	L.B. Tankers Inc.	Accordée
19 oct.	Non identifié	FOR.	Hall Corporation	Accordée
25 oct.	Pacific	GRE.	Golden Eagle	Accordée
25 oct.	Dynamic Sailor	GRE.	Golden Eagle	Accordée
25 oct.	Hornley Grange	R.-U.	Golden Eagle	Accordée
30 oct.	Stolt Castle	LIB.	Dow Chemical	Accordée
31 oct.	Andros Hill	LIB.	Sydney Steel	Accordée
1 ^{re} nov.	Pacific	GRE.	Golden Eagle	Accordée
15 nov.	Arctic Star	LIB.	Golden Eagle	Accordée
22 nov.	'Texaco Skandinavia	NOR.	Texaco	Accordée
29 nov.	Saturn	E.-U.	Shell Canada	Accordée
29 nov.	Arctic Breaker	CAN.	Arctic Transportation	Accordée
6 déc.	Christine 'E'/Nepco 142	E.-U.	Golden Eagle	Accordée
7 déc.	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Accordée
11 déc.	Non identifié	ÉTR.	Colley Motorships	Accordée
13 déc.	Linda 'B'/Nepco 140	PAN.	Golden Eagle	Accordée
13 déc.	Golden Endeavour	E.-U.	Golden Eagle	Accordée
19 déc.	Ravensturm	ALL.	Crosbie Enterprises	Accordée
19 déc.	Schnoorturn	PAN.	McMillan Binch	Accordée
21 déc.	Sandtor	ALL.	Crosbie Enterprises	Accordée

Annexe 'Z'

Comité des transports par eau

RÈGLEMENT D'EXEMPTION POUR LE CABOTAGE

DEMANDES D'EXEMPTION - 1979

N°	Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
1.	4 janv.	Morania Abaco	E.-U.	Golden Eagle	Retirée
2.	5 janv.	Marilla	NOR.	Golden Eagle	Rejetée
3.	16 janv.	Cape Race	R.-U.	Aluminium Co. Canada	Rejetée
4.	18 janv.	Golden Endeavour	E.-U.	Golden Eagle	Accordée
5.	25 janv.	Berglind	SING.	Mar. Coastal Containers	Accordée/non utilisée
6.	30 janv.	Finn	FIN.	Gulf Oil	Retirée
7.	1 ^{er} févr.	Cargo général non identifié	ETR.	Joachim Harvey	Rejetée
8.	15 févr.	Golden Dolphin	E.-U.	Golden Eagle	Retirée
9.	2 mars	Golden Spray	E.-U.	Golden Eagle	Accordée
10.	7 mars	Chaland de remorquage	E.-U.	Golden Eagle	Accordée
11.	7 mars	John Henry	E.-U.	Leith & Dyke	Accordée
12.	14 mars	Atlantic	LIB.	Montreal Shipping	Accordée
13.	21 mars	Golden Spray	E.-U.	Simpson Spence & Young	Retirée
14.	23 mars	Aphrodite B	GRE.	Golden Eagle	Accordée
15.	3 avr.	Happy Runner	P.-B.	Davie Shipyards	Accordée
16.	16 avr.	Dragon Park	COR.	Golden Eagle	Accordée
17.	17 avr.	Navire-citerne non identifié	COR.	Colley Motorships	Accordée
18.	23 avr.	Dynamic Sailor	GRE.	Golden Eagle	Accordée
19.	1 ^{er} mai	Athelmonarch	R.-U.	Golden Eagle	Accordée
20.	15 mai	Malcolm	E.-U.	L.B. Tankers Ltd.	Accordée
21.	16 mai	Constitution Service	E.-U.	Fednav Ltd.	Accordée
22.	18 mai	T.W. Nelson	E.-U.	Mobil Oil Ltd.	Accordée
23.	25 mai	Geopotes 12, ou	PAN.	Canadian Dredge & Dock	Rejetée
24.	1 ^{er} juin	Lake Anja	NOR.	Victory Mills	Accordée
25.	4 juin	Acavus	R.-U.	Shell Canada	Accordée
26.	7 juin	Athelmonarch	R.-U.	Golden Eagle	Accordée
27.	8 juin	Stolt Viking	LIB.	Colley Motorships	Accordée
28.	15 juin	Irene S. Lemnos	GRE.	Sydney Steel	Accordée
29.	20 juin	Norchem	JAP.	B.P. Canada	Accordée
30.	21 juin	Aquarius	P.-B.	Dorne Petroleum	Accordée
31.	22 juin	Bea Theriot and Nepco 142	E.-U.	Colley Motorships	Accordée
32.	22 juin	Liberty Service	E.-U.	Aquitaine	Accordée
33.	6 juil.	Sprague Arcurus	LIB.	Gulf Canada	Accordée
34.	5 juil.	Stena Nautica	SUE.	C.N. Marine	Accordée
35.	12 juil.	Linda 'B'/Nepco 140	E.-U.	Colley Motorships	Accordée
36.	12 juil.	Athelmonarch	R.-U.	Golden Eagle	Accordée
37.	16 juil.	Brainstorm/Lucky	E.-U.	Yukon Navigation	Accordée
38.	12 juil.	Siddis Skipper	NOR.	Canada Wire & Cable	Accordée
39.	24 juil.	Linda 'B'/Nepco 140	E.-U.	Colley Motorships	Accordée
40.	24 juil.	Haakonas	E.-U.	Vancouver Shipyards	Accordée
41.	10 août	Navire-citerne non identifié	E.-U.	Chevron Canada	Rejetée
42.	10 août	Athelmonarch	R.-U.	Golden Eagle	Accordée
43.	13 août	Malcolm	E.-U.	L.B. Tankers Inc.	Accordée
44.	14 août	Ocean Tempest	E.-U.	Gouvernement de la N.-E.	Accordée
45.	14 août	Dearborn 48	PAN.	Gouvernement de la N.-E.	Accordée
46.	17 août	Esso Elsinore	DAN.	Golden Eagle	Accordée
47.	21 août	Norchem	JAP.	Norand Sales	Accordée
48.	27 août	Saturn	E.-U.	Texaco	Accordée
49.	29 août	Athelmonarch	R.-U.	Golden Eagle	Accordée

	Reçues	Aggravées	Rejetées	Autres
Objets d'acquisition (r. 27 de la L.N.T.)	2			Aucune Opposition 1 Non refusée 1 Pendante
Opposition	1	1		
Réfutation du délai	1		1	
Délai de réponse	1	1		
Objets de tarif de droits				
Délai de pilotage				
Art. 23 de la Loi sur le				
pilotage—oppositions				
Administration de pilotage	1			
de l'Atlantique				
Administration de pilotage	1	1		
des Laurentides				
Traité des allégations	1			
Approbation de tarifs—Loi				
sur les transports	1	1		
Remis de transport par eau				
Loi sur les transports—				
Grands lacs	3	3		
Fleuve Mackenzie	6	5		
Ouest de l'Arctique	3	2		
Remis de transport par eau—Loi				
navires substitués	1	1		
Grands lacs				
Fleuve Mackenzie	1	1		
sur les transports—				
permis refusé pour le M.V.KAP 1V	1	1		
révision de sa propre décision				

INNOVATIONS TARIFAIRES

Nom du tarif	Transporteur	Rabais approximatif %
"Solde de places"	Air Canada	46-66
Airbus, Skybus	CP Air	43-50
Le même jour Mi-journée	Nordair	45
"Economizer"	Air Canada, CP Air, Pacific Western, Transair	35

Affrètements		1978		1979	
Vols		Places		Vols	
Places					
Affrètements pour voyage tout compris					
En provenance du Canada		14,081		13,346	
En provenance de l'étranger		58		75	
Sans participation et à but commun		1,487		1,314	
En provenance de l'étranger		1,140		1,126	
ABC/Affinité					
En provenance du Canada (ABC)		2,688		3,909	
En provenance de l'étranger (ABC)		964		1,533	
(AFF)		98		24	
ABC intérieurs		1,105		143,521	
				981	
				127,530	
Requêtes portant sur des permis/vols (autres que ceux susmentionnés)					
Requêtes portant sur des permis déposés		32		37	
par des transporteurs canadiens					
Requêtes portant sur des permis déposés		163		155	
par des transporteurs étrangers					
Demandes de vols		129		128	

Nota: Données de 1978 corrigées. Une autre méthode de calcul a été adoptée en 1979 en vue d'être conforme à celle utilisée pour d'autres types d'affrètement. L'augmentation des vols ABC n'est donc pas aussi importante qu'il ne le semble.

Nombre de titulaires		1978		1979	
Transporteurs autorisés	1,650		1,693		
Aéronefs à voilure tournante	1,542		1,576		
Aéronefs à voilure fixe	108		117		
Transporteurs nationaux	889		842		
Transporteurs étrangers	761		734		
Pratiques portant sur des permis					
En main au 1 ^{er} janv. 1979	288		307		
Reçus durant l'année	898		856		
Étudiées	879		823		
En cours de règlement	307		192		
Aggravées	634		660		
Rejetées	63		92		
Retirées	38		18		
Refusées	16		12		
Rétablissement de permis	9		2		
Annulation ou suspension de permis	119		378		
En main	307		192		
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés	50		550		
Exemptions à l'égard d'agriculteurs "volants"	100		95		
Ordonnances délivrées	653		788		
Décisions rendues	316		335		
Décisions/ordonnances révisées	15		12		
Tarifs déposés (au 30 septembre 1979)	105,922		147,019		

Services de trains de voyageurs	Pertes réelles réclamées(1)	Pertes réelles certifiées	Paiements versés au 31 déc. 1979 (80% des pertes réelles certifiées)
L. Swastika-Noranda	\$786,880	\$658,983	\$527,186
Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 15 mars 1979.			

Annexe 'U'
Comité des transports par chemin de fer
 TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY
 RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1978
 ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs	Pertes réelles réclamées(1)	Pertes réelles certifiées	Paiements versés au 31 déc. 1979 (80% des pertes réelles certifiées)(2)
L. Hamilton-Welland	\$269,730	\$177,073	\$141,658(3)
Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 28 mars 1979.			
Paiements basés sur des réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 19 mai 1978.			
(1) Paiement par anticipation versé en vertu de la Loi sur les chemins de fer conformément au Crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.			

Annexe 'S' Comité des transports par chemin de fer NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1978 ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1)	Paiements versés au 31 déc. 1979(2)
Alberta			
1. Barhead	Busby-Barhead	\$ 184,802	
2. Lac La Biche	Carbondale-Waterways	3,107,572	
3. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	1,515,621	
4. Smoky	Rycroft-Spirit River	97,551	
5. Smoky	Winagami-Frontière C.-B.	2,671,307	
Colombie-Britannique			
6. Grande Prairie	Frontière C.-B.-Dawson Creek	677,404	
TOTAL		\$8,254,257	\$4,308,936

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 20 août 1979.

(2) L'analyse des réclamations est incomplète. En conséquence, le paiement indiqué s'applique au montant total de la réclamation par anticipation déposée le 17 janvier 1978, pour la même année, conformément au Crédit de transports 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.

Les personnes désirant obtenir des renseignements par embranchement doivent s'adresser au Service d'information, Commission canadienne des transports, Ottawa (Ontario), K1A 0N9. Les données voulues seront alors envoyées dès qu'elles seront disponibles.

Annexe 'Q'

Comité des transports par chemin de fer

ALGOMA CENTRAL RAILWAY COMPANY
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1978
ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs			
Pertes	Pertes réelles	Pertes réelles	Pertes réelles
réclamées(1)	réelles	certifiées	(80% des pertes réelles certifiées)
\$1,496,001	\$748,443	\$598,754	
Paielements versés au 31 déc. 1979			
(1) Réclamation en 1. Saull-Sainte-Marie-Hearst			
réelles soumises le 28 mars 1979.			

Annexe 'R'

Comité des transports par chemin de fer

CONSOLIDATED RAIL CORPORATION (PENN CENTRAL TRANSPORTATION COMPANY)
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1978
ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs			
Pertes	Pertes réelles	Pertes réelles	Pertes réelles
réclamées(1)	réelles	certifiées	(80% des pertes réelles certifiées)
\$139,169	Aucune (2)	Aucun (2)	
Paielements versés au 31 déc. 1979			

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 28 mars 1979.
(2) Ce service a été jugé non rentable, mais on en a ordonné le maintien. Aucun paiement n'a été versé puisque certaines questions n'ont pas encore été réglées.

Annexe 'P' Comité des transports par chemin de fer CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1978 ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Paiements versés au 31 déc. 1979 (80% des pertes réelles certifiées)(4)	Pertes réelles certifiées	Pertes réelles réclamées(1)	TOTAL
		\$34,592,215	
		1,112,894	
		4,433,451	
		2,439,961	
		290,154	
		654,642	
		549,535	
		531,101	
		1,207,814	
		1,162,259	
		522,902	
		61,911	
		307,623	\$47,866,462
			\$42,048,746
			\$33,638,997

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 28 mars 1979.

(2) Depuis le 29 octobre 1978, le service Montréal/Toronto-Vancouver relève de VIA Rail Canada.

(3) Dans l'ordonnance n° R-29129 du 12 juin 1979 a été déclaré permanent le service expérimental Montréal-Labelle, le retour étant fixé le samedi et le dimanche au cours des périodes de pointe estivales et hivernales.

(4) L'analyse des réclamations est incomplète. En conséquence, le paiement indiqué s'applique au montant total de la réclamation par anticipation déposée le 3 janvier 1978, pour la même année, conformément au Crédit de transport 83(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.

Les personnes désirant obtenir des renseignements par embranchement doivent s'adresser au Service d'information, Commission canadienne des transports, Ottawa (Ontario), K1A 0N9. Les données voulues seront alors envoyées dès qu'elles seront disponibles.

**Paielements
versés au
31 déc. 1979(2)**

455,866	622,261
637,609	754,705
1,252,668	1,505,570
420,081	445,550
356,746	453,410
589,806	1,285,532
1,030,568	1,239,019
779,304	1,448,143
547,334	582,315
1,231,379	1,489,882
86,357	118,712
72,761	566,081
2,692,814	2,280,750

TOTAL **\$61,024,838** **\$46,716,819**

Entree

Empress-Bassano	Chemical)
Stirling-Cardston	(y compris l'embr.
Coronation(6)	Lloydminster-Clover Bar
Furness(6)	Turin
Irricana	Strathmore
Coronation(6)	Manyberries-Stirling
Coronation(6)	Clareholm Airport
Langdon	(y compris l'embr.
Lacombe	Aldersyde-Fort Macleod
Lomond	Eltham-Hays
Acme	Cosway-Wimborne
Langdon	Langdon-East Coulee
compris l'embr. Cordel)	
Coronation-Nevis (y	
Bassano-Standard	
Epping-Paradise Valley	
Kerobert-Coronation	
Stirling-Cardston	
Empress-Bassano	

Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumisees le 7 décembre 1979. Tous les paiements ont été déterminés d'après les réclamations en dédommagement des pertes réelles soumisees le 27 mars 1979. Aucun rajustement effectué au 31 décembre 1979, d'après le montant inscrit en (1). Non protégé de l'abandon pour une partie de 1978, donc admissible à une réclamation et à une subvention en vertu de l'article 256. Se prolonge en Alberta sur une faible distance. Se prolonge au Manitoba sur une faible distance. Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

Annexe 'O'

Comité des transports par chemin de fer

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1978

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1)	Paiements versés au 31 déc. 1979(2)
Manitoba			
1. Arborg	Rugby-Arborg	\$ 483,142	\$ 343,773
2. Glenboro	Murray Park-Souris (y compris l'embr. Carman)	1,213,480	454,037
3. Greta	Altona-Greta	106,438	90,109
4. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	309,596	174,161
5. La Rivière	Morden-La Rivière	340,663	162,155
6. Lenore	Wheatland-Kenton	19,373 (3)	14,374
7. Lytleton	Deloraine-Dalry	328,327	243,776
8. Manitoba	Hamiota-Crandall	29,200 (3)	29,023
9. Napinka	La Rivière-Napinka	1,584,930	1,340,242
10. Russell	Binscarth-Inglis	283,141 (3)	232,953
11. Winnipeg Beach	Selkirk-Riverton	359,859	99,987
Saskatchewan			
12. Athawab(4)	Shaunavon-Manyberries	1,208,933	898,666
13. Amulet	Ormiston-Crane Valley	222,504	268,503
14. Arcola(5)	Schwitzer-Arcola	980,796	916,569
15. Assinibolia	Amulet-Assinibolia	1,103,706	467,279
16. Bromhead	Estevan-Minton (y compris l'embranchement Tribune)	1,439,371	1,015,068
17. Bulvea	Neudorf-Bulvea	2,465,202	1,730,705
18. Burstall(4)	Leader-Fox Valley (y compris les embranchements McNeill, Schuler et Ingebrigt Lake)	521,061	186,217
19. Colonsay	Dilke-Amazon	1,679,806	1,170,424
20. Dunelm	Player-Stimie	418,032	315,022
21. Empress	Java-Empress (y compris l'embranchement Grant)	2,328,006	1,786,108
22. Expanse	Curtle-Assinibolia	830,835	689,902
23. File Lake	Assinibolia-Big Beaver	1,177,595	849,115
24. Hatton	Hatton-Colden Prairie	210,398	139,851
25. Kelfield	Brass-Kelfield	411,494	384,611
26. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	2,061,531	1,789,797
27. Kisbey	Arcola-Weyburn	531,347	412,027
28. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	1,519,777	1,139,428
29. Macklin	Kerrobert-Macklin	1,391,298	1,354,299
30. Matador	Waritime-Kyle	843,318	504,797
31. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	1,215,156	774,166
32. Melfort	Lanigan-Lac Vert	1,330,772	1,196,356
33. Neudorf	Rocanville-Neudorf	903,673	692,336
34. Notkueu	Notkueu-Val Marie	2,134,276	1,968,501
35. Outlook	Moose Jaw-Outlook	2,233,516	1,893,503
36. Pennant	Roseway-Verlo	406,840	344,178
37. Prince-Albert	Lanigan-Northway	1,001,237	717,694
38. Reford	Kerrobert-Wilkie	537,724	507,905
39. Shaunavon	Courval-Hak	478,571 (3)	376,290
40. Shaunavon	Assinibolia-Shaunavon	3,762,798	3,055,712
41. Tisdale	Goudie-Nipawin	1,650,352	1,025,880
42. Tyvan	Stoughton-Creay	1,988,695	1,319,181
43. Vanguard	Swift Current-Meytome	1,367,101	1,246,095
44. White Fox	Nipawin-Sharpe	1,396,206	1,208,303
45. Wishart	Foam Lake-Wishart	326,618	254,665
46. Wood Mountain	Ogle-Mankota	1,096,214	779,783

Pertes réelles
versées au
31 déc. 1979(2)

134,426	263,485	\$8,627,657
99,349	142,965	
114,289	163,499	
20,707	63,821	
48,163	96,113	
28,000	63,387 (3)	
40,662	69,813	
41,207	86,116 (3)	
72,829	685,349	
363,769	369,990	
4,915	40,598 (3)	
Aucun (4)	12,388	
		\$4,457,789

TOTAL

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 7 décembre 1979.
(2) Tous les paiements ont été déterminés d'après les réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 27 mars 1979. Aucun rajustement effectué au 31 décembre 1979, d'après le montant inscrit en (1).
(3) Abandon autorisé en 1978, n'est donc admissible que pour une partie de l'année.
(4) Les paiements ne peuvent être recommandés que si les empranchements ont été jugés "non rentables". Aucune décision n'a été prise dans ce cas.
(5) Suspension des subventions en attendant la clarification du fondement juridique de la requête en abandon.
(6) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
(7) Ligne (ou tronçon de celle-ci) protégée pour une partie de 1978, donc admissible à une réclamation et à une subvention en vertu de l'article 258.

Subdivision

Entre

30. Alberta Central	Forth-Orway
31. Cardston	Cardston-Glenwood
32. Crossfield	Collis-Cremona
33. Rosemary	Rosemary-Matzhiwin (y compris l'embr. Gem)
34. Strathmore	Gleichen-Strathmore
35. Vegreville	Vegreville-Warwick
36. Vegreville	Warwick-Willington
37. Woolford	Raley-Whisky Gap
38. Carmi	Midway-Pentticon
39. Kaslo	Denver Canyon-Nakusp
40. Osoyoos	Okanagan Falls-Osoyoos
41. Princeton	Merritt-Nicola
(Embr. Nicola)	

Colombie-Britannique

CANADIEN PACIFIQUE
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1978
ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS NON PROTÉGÉS)

Paiements versés au
31 déc. 1979
Pertes réelles
(80% des pertes
certifiées)(4)

Services de trains de voyageurs

Pertes réelles (1)	Pertes réelles (1)	TOTAL
\$ 9,074,438	\$208,232,306	
34,555,213	\$189,192,089	
2,218,567	\$151,353,671	
1,591,922		
5,314,432		
6,185,269		
1,190,883		
1,271,127		
1,097,609		
3,288,393		
2,494,716		
9,300,889		
729,071		
5,172,307		
54,948,591		
1,667,883		
688,783		
969,000		
6,203,707		
1,018,380		
112,065		
34,357		
38,083		
155,633		
73,485		
311,199		
10,929,938		
4,428,453		
21,316,016		
12,057,073		
7,308,188		
2,486,726		

(4) L'analyse des réclamations

est incomplète. En

conséquence, le paiement

indiqué s'applique au

montant total de la ré-

clamation par anticipation

déposée le 20 janvier 1978

pour la même année,

conformément au Crédit de

transport 85(a) de la Loi n° 4

portant affectation de

crédits de 1975.

Les personnes désirant

obtenir des renseignements

par embranchement

doivent s'adresser au

Service d'information,

Commission canadienne

des transports,

Ottawa (Ontario), K1A 0N9.

Les données voulues seront

alors envoyées dès qu'elles

seront disponibles.

(1) Réclamations en
dédommagement des pertes
réelles soumises le 29 juin
1979.
(2) Suppression du service
Sherbrooke-Coaticook le 18
décembre 1977.
(3) Depuis le 29 octobre 1978,
le service Montréal/
Toronto-Vancouver relève
de VIA Rail Canada.

1. Montréal-Caspé; Québec-Moncton
2. Montréal-Halifax/Sydney
3. Sydney-Tripuro-Halifax
4. Toronto-Kingston
5. Montréal/Québec-Chicoutimi
6. Québec-Cochran-Noranda
7. Montréal-Sherbrooke-Coaticook(2)
8. Ottawa-Belléville-Toronto
9. Toronto-Stratford
10. Toronto-North Bay-Kapuskasung
11. Toronto-Niagara Falls
12. Winnipeg-Thompson/Churchill
13. Edmonton-Drumheller
14. Jasper-Prince George-Prince Rupert
15. Montréal/Toronto-Vancouver(3)
16. Moncton-Saint-Jean (N.-B.)
17. Saskatoon-Le Pas
18. Toronto-Stouffville
19. Ottawa-Brockville-Toronto
20. Regina-Saskatoon-Prince Albert
21. Hearst-Nakina
22. Hornepayne-Manitouwadge
23. Wabowden-Gilliam-Churchill
24. Sioux Lookout-Thunder Bay Nord
25. Flin Flon-Osborne Lake
26. Le Pas-Lynn Lake
27. Toronto-London-Sarnia
28. Montréal-Québec
29. Montréal-Brockville-Toronto
30. Toronto-Windsor
31. Montréal-Ottawa
32. Toronto-North Bay ("Northlander")

Subdivision		Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Paiements versés au 31 déc. 1979(5)
49. Preeceville(4)	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	1,521,786		
50. Preeceville	Lillian-Kelvington	841,217		
51. Rhein	Ross Jct.-Wroxton	482,108		
52. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	406,279		
53. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	900,539		
54. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	2,129,228		
55. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	1,015,368		
56. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	4,046,565		
57. Tonkin	MacNutt-Wroxton	469,151		
58. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	1,723,661		
59. Weyburn	Talimage-Radville	510,779		
60. White Bear	Eston-Lacadena	507,708		
Alberta				
61. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	666,725		
62. Alliance	Forestburg-Alliance	478,718		
63. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	1,143,232		
64. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	785,235		
65. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	1,335,936		
66. Coronado	Abilene Jct.-Heinsburg	588,946		
67. Demay	Camrose Jct.-Ryley	144,128		
68. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	1,448,955		
69. Endiang	Endiang Jct.-Byemore	352,190		
70. Oyen	Kindersley-Hanna	1,258,816		
71. Stettler	Donalda-Dinosaur	1,229,905		
TOTAL			\$56,090,016	\$40,174,621

(5) L'analyse des réclamations

est incomplète. En

conséquence, le paiement

indiqué s'applique au

montant total de la

réclamation par

anticipation déposée le 5

janvier 1978, pour la même

année, conformément au

Crédit de transport 85(a) de

la Loi n° 4 portant

affectation de crédits de

1975.

Les personnes désirant

obtenir des renseignements

par embranchement

doivent s'adresser au

Service d'information,

Commission canadienne

des transports,

Ottawa (Ontario), K1A 0N9.

Les données voulues seront

alors envoyées dès qu'elles

seront disponibles.

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 27 juin 1979.
- (2) Réclamation déposée pour la partie de l'année où l'embranchement était protégé. Pour l'autre partie de l'année où l'embranchement n'était pas protégé, voir article 256.
- (3) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
- (4) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

Annexe 1

Comité des transports par chemin de fer

CANADIEN NATIONAL

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1978

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

Subdivision	Entre	Pertes réelles (1)	réclamées (1)	31 déc. 1979(5)	Paiements versés au
Manitoba					
1. Carman	Carman Jct.-Carman		405,185	\$	
2. Carman	Carman-Craysville		11,771 (2)		
3. Carman	Someset-Belmont		698,768		
4. Cowan	North Jct.-Swan River		619,249		
5. Erwood	Swan River-Baden		545,566		
6. Hartney	Belmont-Elgin		768,789		
7. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill		2,269,068		
8. Miami	Morris-Someset		690,851		
9. Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.		192,904		
10. Oakland	Delta Jct.-Amaranth		340,075		
11. Ridgville	Fredensthal-Emerson		41,834 (2)		
12. Rossburn	Rossburn Jct.-Russell		1,327,493		
13. Ste. Rose	Ochre River-Rorketon		157,014		
14. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis		145,570		
Saskatchewan					
15. Acadia Valley(3)	Eyre Jct.-Acadia Valley		457,918		
16. Amiens	Spiritwood-England		331,752		
17. Arborfield	Crane-Arborfield		479,659		
18. Avonlea	Radville-Bengough Jct.		16,036		
19. Avonlea	Parry-Avonlea		329,906		
20. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw		837,205		
21. Battleford	Battleford-Battleford Jct.		327,861		
22. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch		1,061,164		
23. Big River	Big River Jct.-Big River		690,431		
24. Blaine Lake	Prince-Albert-Amiens Jct.		789,808		
25. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm		1,813,458		
26. Bodo(3)	Unity-Bodo		829,801		
27. Bolney	Spruce Lake Jct.-Paradise Hill		232,445		
28. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River		1,445,329		
29. Central Butte	Mawer-Central Butte		311,450		
30. Chelian	Reserve-Crooked River		1,001,644		
31. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane		589,843		
32. Conquest	Dunblane-Beechy		1,023,977		
33. Corning	Peebles-Corning		246,864		
34. Cromer	Maryfield-Kipling		725,540		
35. Cudworth	Totzke-Dormey		858,414		
36. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake		867,383		
37. Elrose	Conquest Jct.-Glidden		2,465,575		
38. Glenavon	Kipling-McCallum		1,340,074		
39. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg		805,240		
40. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville		167,137 (2)		
41. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson		117,059 (2)		
42. Lampman	Maryfield-Estevan		162,945		
43. Lewvan	Minard Jct.-Régina Nord		1,954,174		
44. Mantario	Glidden-Alsask		941,178		
45. Meskanaw	Melfort-Thatch		8,398		
46. Northgate	Northgate-Lampman		31,902		
47. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood		431,772		
48. Porter	Oban Jct.-Cando		195,362		

Subdivision		Entre	
Colombie-Britannique		TOTAL	
70. Cowichan	Embr. Saanich (p.m. 0,00- p.m. 1,37)	33,131	\$15,661,743
71. Cowichan	Victoria(we)-Leechtown	46,186 (5)	
72. Cowichan	Leechtown-Deerholme	43,726	
73. Cowichan	Deerholme-Youbou	264,424	
-Tidewater	Deerholme-Cowichan Bay		\$6,044,740
Pertes réelles		Paievements versés au	
réclamées (1)		31 déc. 1979(9)	

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumisees le 27 juin 1979.

(2) Les paiements ne sont recommandés que si les embranchements sont jugés "non rentables". Aucune décision n'a été prise dans ce cas.

(3) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.

(4) Réclamation déposée pour la partie de l'année où l'embranchement n'était pas protégé. Pour l'autre partie de l'année où l'embranchement était protégé, voir article 258.

(5) Abandon de l'embranchement autorisé en 1978, n'est donc admissible que pour une partie de l'année.

(6) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

(7) Comme la ligne était protégée en 1978, la réclamation devrait être déposée en vertu de l'article 258.

(8) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

(9) L'analyse des réclamations est incomplète. En conséquence, le paiement indiqué s'applique au montant total de la réclamation par anticipation déposée le 5 janvier 1978, pour la même année, conformément au Crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.

Les personnes désirant obtenir des renseignements par embranchement doivent s'adresser au Service d'information, Commission canadienne des transports, Ottawa, (Ontario) K1A 0N9. Les données voulues seront alors envoyées dès qu'elles seront disponibles.

**Paiements
versés au
31 déc. 1979(9)**

**Pertes
réelles
réclamées (1)**

282,207
13,473 (5)
396,623
339,141
69,098
1,357 (5)
340,576 (7)
210,094 (7)
204,263
14,101 (5)
420,541
43,370 (5)
218,921
199,928
212,071
77,863 (4)
143,468 (4)
216,676
6,896 (5)
25,576 (5)
369,258
502,894
76,051
253,513
10,541 (5)
42,039
65,367 (5)
118,126
213,167
233,678

371,619
1,607 (5)
84,573
365,424

Entre

Amiens Jct.-Spiritwood
Bengough Jct.-Parry
Dalmeny-Carlton
Moose Jaw Jct.-Mawer
Cornwall-Handsforth
Rutan-Meacham
Meacham-Totze
Domremy-St. Louis
St. Louis-Cudworth Jct.
Cut Knife Jct.-Rosemound
Biggar-Doddsland
Glidden-Elrose Jct.
Baden-Hudson Bay
Radville Jct.-Goodwater
Claybank-Mossbank
Gravelbourg-Hodgville
Hodgville-Tyson
Tyson-Neidpath
Prinham-Sandwith
Sandwith-Avery
Main Centre Jct.-Main Centre
Thatch-Yellow Creek
Yellow Creek-Wakaw
Wakaw-Alvena
Alvena-Lanman
Glaslyn-Fairholme
Fairholme-Turtleford Jct.
Wroxton Jct.-Fonhill-Jct.
Fonhill Jct.-Jedburgh
Lacadena-White Bear
Dewar Lake-Sedalia
Sedalia-Hemaruaka
Vegreville Jct.-Inland
Ferlow Jct.-Donalda

Subdivision

askatchewan
6. Amiens
7. Avonlea
8. Carlton
9. Central Butte
0. Corning
1. Cudworth
2. Cudworth
3. Cudworth
4. Cudworth
5. Cut Knife
6. Doddsland
7. Elrose
8. Erwood(8)
9. Goodwater
0. Gravelbourg
1. Gravelbourg
2. Gravelbourg
3. Gravelbourg
4. Hatherleigh
5. Hatherleigh
6. Main Centre
7. Meskanaw
8. Meskanaw
9. Meskanaw
0. Meskanaw
1. Robinhoo
2. Robinhoo
3. Tonkin
4. Tonkin
5. Whitebear
6. Doddsland(6)
7. Doddsland
8. Haight
9. Stettler

Annexe 'K'

Comité des transports par chemin de fer

CANADIEN NATIONAL

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1978

ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS NON PROTÉGÉS)

100

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Palements versés au 31 déc. 1979(9)
Terre-Neuve			
1. Argentia(2)	Placentia Jct.-Argentia	\$ 298,135	
2. Bonavista(2)	Shoal Harbour-Bonavista	623,814	
Ile-du-Prince-Édouard			
3. Murray Harbour(2)	Maple Hill-Murray Harbour (y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	370,315	
4. Souris(2)	Harmony Jct.-Elmira	163,371	
Nouvelle-Écosse			
5. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	39,673	
6. Dartmouth(2)	Imperoyal-Upper Musquodoboit	173,326	
7. Inverness(2)	Port Hastings Jct.-Inverness	281,628	
8. Oxford(2)	Tatamagouche-Scotsburn	71,748	
9. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	785,845	
Québec			
10. Drummondville	Villerooy-Parisville	4,887	
(Embr. Deschailions)			
11. Mont Royal(2)	Montreal-Mont Royal	4,291,022	
12. Rouyn	Tachereau-Lac DuFault	43,263	
13. Témiscouata(2)(3)	Rivière du Loup-Edmundston Est	291,725	
Ontario			
14. Bala	Zephyr-Sutton	2,173	
(Embr. Sutton)			
15. Owen Sound (2)	Park Head-Wiarton	11,359	
(Embr. Wiarton)			
16. Penetang	North Colwell-Penetang	18,496	
Manitoba			
17. Carberry	Petrel Jct.-Carberry Jct.	27,802	
18. Carman	Carman-Graysville	15,251 (4)	
19. Carman	Graysville-Roseisle	2,404 (5)	
20. Carman	Notre Dame Jct.-Somerset	52,709	
21. Hartney	Elgin-Scarth	82,512 (5)	
22. Inwood	Grosse Ile-Fisher Branch	206,553	
23. Inwood	Fisher Branch-Hodgson	14,234	
24. Neepawa	Muir-Heiston	41,386	
25. Neepawa	Carberry Jct.-Neepawa	97,350	
26. Neepawa	Rosburn Jct.-Neepawa Jct.	166,856	
27. Notre Dame	Notre Dame Jct.-	34,518	
28. Pleasant Point	Edwin-Brandon Jct.	33,030 (5)	
29. Rapid City	Hallboro-Rapid City	92,985	
30. Rapid City	Rapid City-Beulah	404,867	
31. Ridgville	Ridgville-Fredensthal	19,878	
32. Ridgville	Fredensthal-Emerson	51,273 (4)	
33. Tonkin(6)	Russell-MacNutt	3,054 (5)	
34. Wakopa	Greenway-Neelin	98,892	
35. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	213,842	

Comité des transports par chemin de fer
SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS AU
CANADIEN NATIONAL POUR L'ANNÉE 1978

La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le(s) chemin(s) de fer figure au bas de la page de chacun des tableaux. 80% des pertes réelles certifiées.

Comité des transports par chemin de fer
SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS AU
CANADIEN PACIFIQUE POUR L'ANNÉE 1978

(La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le(s) chemin(s) de fer figure au bas de la page de chacun des tableaux. 80% des pertes réelles certifiées.

Annexe 'G' Comité des transports par chemin de fer

ACCIDENTS

	N°	Morts	Blessés
Déraillements	352	5	89
Collisions	76	2	92
Accidents aux passages	830	62	326
à niveau	3,389	16	3,373
Blessures personnelles	4,647	85	3,880
Total			

Enquêtes menées sur les accidents: 558
Ordres de marche au ralenti supprimés: 248

Annexe 'H' Comité des transports par chemin de fer

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS AUX COMPAGNIES ADMISSIBLES POUR L'ANNÉE 1978

Pertes réelles réclamées ⁽¹⁾	Paiements versés au 31 déc. 1979
Article 256 (Embranchements non protégés)	\$ 10,502,529
Article 258 (Embranchements protégés)	91,200,376
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	186,260,266 (2)
Article 272 (Tarifs de l'Est)	25,520,163
TOTAL	\$313,483,334

(1) La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le(s) chemin(s) de fer figure au bas de la page de chacun des tableaux.
(2) 80% des pertes réelles certifiées.

[illegible]

Annexe 'F'

Comité des transports par chemin de fer

REQUÊTES EN SUPPRESSION DE SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS

Service/Tronçon	Compagnie	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc. parti-nente	Ord. n°	Dispositif de l'ord. et (ou) de la
Montréal-Caspé; Québec-Moncton	CN	29/12/70	28/06/79	R-28954	Remplacer le matériel classique par un au Diesel sur le tronçon Matapédia-Caspé
Québec-Edmundston	CN	29/12/70	28/06/79	R-28953	Supprimer le service
Edmundston-Moncton	CN	29/12/70	28/06/79	R-28953	Maintenir le service
Montréal-Halifax-Sydney	CN	29/12/70	juin/79	Plan définitif	Moncton-Halifax de deux à une fois par semaine établir un service aller-retour quotidien d'entre Mont-Joli et Montréal
Sydney-Truro-Halifax	CN	29/12/70	juin/79	Plan définitif	
Toronto-Kingston	CN	03/08/71	18/11/77	R-25782	—
Montréal/Québec-Chicoutimi	CN	20/11/72	29/12/78	R-28150	Assurer désormais le service durant le jour
Québec-Chicoutimi	CN	20/11/72	29/12/78	R-28150	Terminer le service à Chambord
Chambord-Dolbeau	CN	20/11/72	29/12/78	R-28150	Remplacer le service ferroviaire par un service d'autocars de correspondance
Limoulin-Rivière-à-Pierre	CN	20/11/72	29/12/78	R-28150	Supprimer le service
Québec-Cochrane/Noranda	CN	28/12/72	26/04/79	R-28795	Faire circuler un autorail Diesel entre Senneker et Cochrane
Montréal/Québec-Senneker	CN	28/12/72	27/09/79	R-29651	Remplacer le service ferroviaire par un service d'autocars uniquement entre Senneker et Cochrane
Senneker-Noranda	CN	28/12/72	27/09/79	R-29651	Maintenir le service Montréal-Sherbrooke
Montréal-Sherbrooke-Cochicook	CN	03/05/71	28/06/79	R-28952	Supprimer le service
Ottawa-Bellville	CN	03/05/71	18/11/77	R-25782	—
Toronto-Stratford	CN	03/07/71	18/11/77	R-25782	—
Toronto-North Bay-Kapuskasung	CN	27/10/69	07/09/78	R-25382	—
Toronto-Niagara Falls	CN	03/09/71	18/11/77	R-25782	—
Winnipeg-Thompson-Churchill	CN	28/12/72	22/12/77	R-25988	—
Edmonton-Drumheller	CN	31/03/71	21/03/77	R-24501	—
Prince Rupert	CN	27/10/69	21/03/77	R-24508	—
Montréal/Toronto-Vancouver	CN	29/12/70	Oct./77	Plan définitif	Regrouper les deux services transcontinentaux en un seul et assurer un service supplémentaire sur certains tronçons
Moncton-Saint Jean (N.-B.)	CN	27/10/69	juin/79	Plan définitif	Étendre le service depuis Moncton jusqu'à
Saskatoon-Le Pas	CN	15/09/67	13/12/78	R-28068	—
Toronto-Stouffville	CN	23/02/66	31/05/76	R-22891	—
Ottawa-Brockville-Toronto	CN	03/05/71	18/11/77	R-25782	—
Régina-Saskatoon-Prince Albert	CN	03/05/71	08/11/79	R-29855	Assurer, à titre d'essai, un service quotidien amélioré pour une durée d'un an

Ordinance	Date	Endroit	Compagnie	Type de voie
-282224	18 janv.	Kimberley (C.-B.)	CP Rail	Voies de garage et de service
-28263	29 janv.	Hamilton (Ont.)	TH&B	Voie dans la ville entre les avenues Sherman et Milton
-28265	30 janv.	Cambridge (Ont.)	CP Rail	Voie dans la ville près de la rue Dundas
-28313	31 janv.	Hamilton (Ont.)	TH&B	Voie dans la ville à partir du p.m. 0.25 de l'embranchement Westinghouse
-28322	5 fév.	Red Deer (Alb.)	CN	Voie de transbordement Red Deer
-28332	5 fév.	Winnipeg (Man.)	CP Rail	Voie du réseau électrique de Winnipeg
-28334	5 fév.	Streetsville (Ont.)	CP Rail	Voie de débord croisant la rue Tannery
-28339	6 fév.	Vancouver (C.-B.)	CP Rail	Voie desservant B.C. Sugar
-28345	7 fév.	Toronto (Ont.)	CP Rail	Voie desservant Frankel
-28346	7 fév.	Toronto (Ont.)	CP Rail	Voie desservant Austral Paints
-28378	13 fév.	Le Pas (Man.)	CN	Voie à la hauteur du p.m. 87.82 de la subdivision Turnberry
-28432	28 fév.	Québec	CP Rail	Subdivision Tring (p.m. 32.5-57.7)
-28882	4 mai	Calgary (Alb.)	CN	Enlèvement de la ligne industrielle de Calgary
-29034	28 mai	Pentticon (C.-B.)	CP Rail	Embranchement de la ville de Pentticon
-29286	17 juil.	Sherbrooke (Qué.)	CP Rail	Embranchement à partir du p.m. 68.61 de la subdivision Sherbrooke
-29368	1 ^{er} août	Edmonton (Alb.)	CN	Voie de bosse industrielle de la rue 111½
-29482	17 août	Québec	CP Rail	Subdivision Piles (p.m. 0.0-20.3)
-29724	5 oct.	Ontario	CN	Embranchement Sutton (p.m. 0.0-8.88)
-29747	12 oct.	Québec	CN	Subdivision Rouyn (p.m. 2.7-35.4)
-29835	25 oct.	Québec	CN	Embranchement Deschailions (p.m. 0.0-13.12)

Annexe 'D'

Comité des transports par chemin de fer

REQUÊTES—ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS-PRAIRIES

D'AUTRES VOIES

CANADIEN NATIONAL

Province	Endroit	Point milliaire	Subdivision	Type de voie
Québec	Montréal	1.81	Montréal	Voie de débord
Québec	Montréal	9.90	Longue Pointe	Embranchement et
Ontario	West Toronto	0.23	Lambton	voies de débord
Ontario	Bellefille	0.59	City Branch	Embranchement
Ontario	Bellefille	4.47	South Spur	Embranchement
Ontario	Forest	47.35	Forest	Voie d'évitement

CANADIEN PACIFIQUE

Province	Endroit	Point milliaire	Subdivision	Type de voie
Québec	Staynerville	48.3	Lachute	Embranchement
Québec	Côte St. Paul	2.94	South Bank	Voie d'évitement
Québec	Montréal	4.78	Park Avenue	particulière
Québec	Outremont	49.78	Adirondack	Voie d'évitement
Québec	Mont Royal	46.3	Adirondack	particulière
Ontario	Simcoe	43.33	Simcoe	Voie d'évitement
Ontario	Nobel	29.40	Parry Sound	particulière
Ontario	Toronto	3.62	Galt	Voie d'évitement
Ontario	Kingston	101.3	Kingston	particulière
Ontario	Kingston	102.5	Kingston	Voie d'évitement
Ontario	Kitchener	0.18	Ottawa St.	Embranchement
Manitoba	Winnipeg	1.34	Carberry	Voie d'évitement
Saskatchewan	Saskatoon	0.27	Wilkie	Embranchement
Alberta	Calgary	0.68	Laggan	Embranchement

Province Compagnie Subdivision		Entre		Point milliaire		Situation	
	CP Rail Walkerton	Saugeen-Walkerton		0.0 - 37.3	Audience prévue		
		Lindsay-Haliburton		0.53 - 55.49	reportée		
		Saint-Thomas-Port Stanley		16.92 - 23.92	Pendante		
		White's Jct.-Durham		0.00 - 25.72	Audience prévue		
		Paris-Tavistock		3.65 - 22.80	reportée		
		Cheltenham-Beeton		33.90 - 58.75	Pendante		
		Marmora-Lac Saint-Pierre		61.30 - 140.37	Pendante		
		Deerholme-Cowichan Bay		57.9 - 81.9	Audience reportée		
		Merritt-Nicola		1.0 - 7.3	Audience tenue		
		Princeton Sd.			Décision pendante		
		Mille 138.1					
		Nicola Spur, H.B.					
	CP Rail	Tidewater					
	CN	Cowichan					
		Marmora					
		Beeton					
		Drumbo					
		Haliburton					
	CN	Talbot					
		Durham Spur					

DTA: Les subdivisions
miscamng et Ville-Marie
nt visées par une même
quête, tout comme les
pdivisions Tidewater et
wichan.

Type	Nb're Approuvées Reportées Pendant		
Interdiction d'emploi du sifflet	11	5	2
de locomotive			
Installations de stockage en vrac			
de matières dangereuses	75	48	1
Dégagements réduits	18	20	—
Dispense d'installation de clôtures	17	31	—
Centralisation de services	2	2	2
Fermmeture de gares	20	21	—
Abandon—Lignes hors-Prairies	6	5	—
Abandon—Autres voies	18	16	—
Bureaux d'inspection indépendants	19	15	—
Approbation de bonnes	9	8	1

Comité des transports par chemin de fer

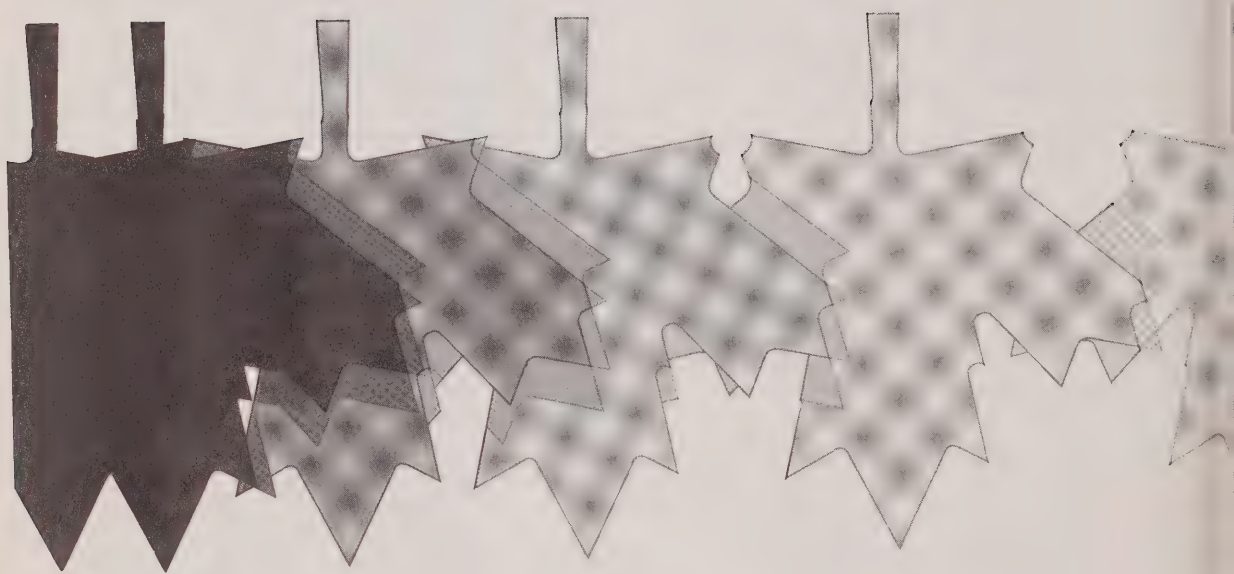
REQUÊTES EN ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS-PRAIRIE

Province	Compagnie	Subdivision	Entre	Point milliaire	Situation
T.-N.	CN	Argentia	Placentia Jct.-Argentia	0.00 - 20.65	Audience pré
I.-P.-E.	CN	Bonavista Murray Harbour Elmira Spur, H.B. Mille 50.2 Souris Sd. Montague	Shoal Harbour-Bonavista Maple Hill-Murray Harbour Harmony Jct.-Elmira Mount Stewart-Montague (y compris Georgetown Spur 4.8 milles)	0.00 - 87.89 0.0 - 44.4 0.0 - 9.85 0.0 - 25.61	Pendante Pendante Pendante Pendante
N.-E.	CN	Dartmouth Inverness Oxford Yarmouth	Imperial-Upper Musquodoboit Port Hastings-Inverness Tatamagouche-Scotsgarth Liverpool-Yarmouth	18.50 - 81.80 0.0 - 55.64 35.6 - 60.0 0.0 - 136.0	Pendante Pendante Pendante Audience ten
Qué.	CN	Témiscouata	Rivière-du-Loup-Fraser Jct.	3.8 - 77.0	Decision pend
		Mont-Royal	Montréal-Mont Royal	0.00 - 4.32	Pendante
		Saint-Judes	Saint-Thomas-d'Aquin- Bellevue Jct.	3.50 - 31.35	Pendante
	CP Rail	Grenville Maniwaki	Saint-André-Grenville Laman-Maniwaki	17.70 - 30.80 3.0 - 80.7	Pendante Pendante d'ic
		Sainte-Agathe Témiscaming	Saint-Jérôme-Sainte Agathe Gendreau-Angliers	13.6 - 44.4 47.9 - 116.9	Pendante Rapport approu
		Ville-Marie	Gaboury-Ville-Marie	0.0 - 7.7	Decision pend Rapport approu

Annexe 'A' Comité des transports par chemin de fer

DÉCISIONS RENDUES EN 1979

11 janvier	Abandon d'embranchement, subd. As-quith.	16 juillet	Suspension — service de trains de voyageurs Richmond/Lyster/Québec.
18 janvier	Abandon d'embranchement, subd. Maskanaw — Thatch à Alvena.	27 juillet	Construction — subd. Thompson, Division Kamloops.
12 janvier	Décision et ordonnance R-28214.	2 août	Rapport et ordonnance R-29369.
5 février	Décision sur ligne princiale/embranchement.	2 août	Servocentre - Prince-Albert.
5 février	Abandon d'embranchement, subd. Dodsland.	16 août	Décision Spatsm.
18 février	Décision et ordonnance R-28380.	17 août	Abandon d'embranchement, subd. Piles.
28 février	Abandon d'embranchement, subd. Tring.	17 août	Décision sur British Columbia Forest Products.
1 ^{er} mars	Abandon d'embranchement, subd. Wawanesa.	30 août	Consolidated Rail Corporation.
10 mars	Décision et ordonnance R-28439.	5 septembre	Amélioration/protection automatique ville de Herbert, subd. Swift Current.
10 mars	Abandon d'embranchement, subd. Cowichan.	13 septembre	Décision et ordonnance R-29557.
13 septembre	Rapport et ordonnance R-28585.	13 septembre	Décision sur ligne princiale/embranchement — Montreal/Mont-Royal.
13 septembre	Reconstruction de passage inférieur, rue Wawbeck à Parry Sound, embranchement industriel Parry Sound.	27 septembre	Suppression de service de trains de voyageurs Windsor-Turo.
11 avril	Décision et ordonnance R-28615.	27 septembre	Décision et ordonnance R-29649.
11 avril	Réfection d'un passage supérieur, rue Saint-Jacques, subd. Montréal.	27 septembre	Décision et ordonnance R-29654.
17 avril	Décision et ordonnance R-28674.	5 octobre	Abandon de l'embranchement Sutton.
17 avril	Servocentre d'Edmonton.	5 octobre	Décision et ordonnance R-29724.
16 avril	Rapport et ordonnance R-28665.	11 octobre	Révision de l'ordonnance R-27251.
16 avril	Abandon d'embranchement, subd. Tonkin.	12 octobre	Abandon de la subd. Rouyn.
16 avril	Décision et ordonnance R-28666.	16 octobre	Suppression de service de trains de voyageurs — Québec (Sainte-Foy) — Cochrane, Senneterre — Noranda.
6 mai	Suppression de service de trains de voyageurs Flin Flon et Osborne Lake.	25 octobre	Abandon de l'embranchement Deschailons.
18 juin	Décision et ordonnance R-28915.	8 novembre	Suppression de service de trains de voyageurs — Regina, Saskatoon et Prince Albert.
18 juin	Suppression de service de trains de voyageurs Matapédia/Caspé.	8 novembre	Suppression de service de trains de voyageurs — Halifax, Kentville, Yarmouth.
18 juin	Suppression de service de trains de voyageurs Québec/Edmundston — Edmundston/Moncton.	14 novembre	Plainte du min. des Transports du Québec au sujet de l'application des ordonnances R-28150 et R-28795, Montréal-Québec-Cochrane et Montréal-Chicoutimi.
19 juin	Plan définitif pour le service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs.	30 novembre	Décision et ordonnance R-29894.
19 juin	Construction — Red Deer — subd. Leduc.	30 novembre	Compensation pour coûts CP/Ville de Red Deer.
17 décembre	Décision du jury/ordonnance R-29208.	17 décembre	Décision et ordonnance R-30059, D.O. à Red Deer.
			Rapport et ordonnance R-29993, D.O.



Activités - contrôle des tarifs

(exercice se terminant au 31 décembre)		1978	1979
Total des tarifs marchandises déposés par les chemins de fer	44 106	44 987	
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés	1 847	1 961	
Total des tarifs voyageurs déposés par les chemins de fer	315	696	
Total des prix convenus déposés par les chemins de fer	633	641	
Total des prix convenus en vigueur	267	247	
Nombre des expéditeurs appliquant les prix convenus en vigueur	1 543	1 514	

Les bureaux régionaux de la section, à Calgary et à Winnipeg, ont été fermés définitivement lorsque la Division de l'Ouest de la Commission fut établie en juillet. La section a donné suite aux plaintes qu'elle avait reçues à l'égard des tarifs de messageries applicables aux bandes d'enregistrement haute-fidélité transportées entre Toronto et la Colombie-Britannique; du transport de canoës par messagerie entre Toronto et Victoria; du transport de sable à destination de Clinton et de Stratford (Ontario); et de l'acheminement du trafic utilisant les voies de l'Alberta Central Railway et de la subdivision Brazeau de Canadien National. Elle a sur les tarifs généraux de messageries et les tarifs voyageurs. Enfin, elle s'est penchée sur le problème du transport des handicapés.

Normalisation des codes marchandises

La section a continué d'élaborer et de coordonner une série de programmes destinés à normaliser les nombreux systèmes de communication des données sur les transports, permettant ainsi des comparaisons pratiques à partir de la masse de statistiques disponibles.

Études sur les marchés et l'industrie

Dans un autre domaine, la section a complété un projet-pilote et un modèle de travail destinés à démontrer la possibilité de mettre au point une table automatisée de tarification au mille par rail. La section a de nouveau collaboré avec Statistique Canada dans le cadre du programme d'établissement d'indices des prix, commencé en 1978. Elle a fourni des données sur l'acheminement des marchandises payantes au Canada. L'établissement d'un indice des tarifs ferroviaires au Canada, actuellement en cours, servira aux analyses économiques.

Section des études des tarifs

Cette section a pour fonction première d'effectuer des analyses et des vérifications, de fournir des renseignements et de rédiger des rapports sur les tarifs marchandises et voyages, aux fins de ses diverses études sur l'industrie, et des enquêtes portant sur les requêtes ou plaintes menées par la Direction de l'exploitation et des tarifs, d'autres directions et les comités modaux.

Conrail

Le personnel de la Section des études d'exploitation a été appelé, en 1979, à collaborer avec la Consolidated Rail Corporation des États-Unis à recueillir des renseignements additionnels devant servir à régler la requête déposée en 1976 par Conrail en acquisition de divers intérêts canadiens.

Projets de mise au point:

Code unité des localités desservies

Une série de réunions a été tenue en 1979 avec le North American Council dans le but d'examiner le code que la Section des études d'exploitation avait à mettre au point en 1978. Il a été convenu que le code de la Commission serait désormais le système de codage officiel des localités canadiennes desservies en remplacement d'une partie du code américain s'appliquant aux points canadiens.

Programmes en cours:

Documents de référence

Les éditions de 1977 des documents de référence sur l'analyse des acheminements de marchandises dans les marchés intérieur et canado-américain ont été publiées en 1979.

Recherche documentaire sur l'acheminement du trafic

La Section des études d'exploitation a fourni une quantité de données sur l'acheminement du trafic dans le cadre des diverses études menées au sein de la Direction. Ces renseignements furent communiqués à la Commission, de même qu'à d'autres ministères et organismes fédéraux et provinciaux.

Études et rapports

Le personnel de la Section des études spéciales a collaboré aux travaux de groupes d'étude interministériels sous la direction de l'Agriculture Canada, de Transports Canada et du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Section des études d'exploitation

Cette section est chargée d'effectuer les études et des analyses et de faire des recommandations aux comités modaux sur les volumes de trafic, la distribution et les conditions de transport. Elle rédige aussi des rapports sur divers sujets, notamment la fixation des tarifs, les acheminements des marchandises et la situation du marché des transports. La section dispose d'une vaste base de données sur les diverses formes de trafic.

Requêtes officielles:

Kamloops - aiguillage commun

En 1977, la cité de Kamloops a autorisé l'aménagement du parc Industriel de Campbell Creek sur son territoire. Les négociations entre les compagnies ferroviaires concernées et la cité de Kamloops sur la prestation de services ferroviaires concurrents dans le parc n'ont pas abouti en 1979, et la Commission a des lors été priée d'intervenir. Un accord est finalement intervenu entre les parties. Une ordonnance doit rendre ledit accord officiel.

Le personnel de la Section des études spéciales a collaboré aux travaux de groupes d'étude interministériels sous la direction de l'Agriculture Canada, de Transports Canada et du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Section des études
spéciales

Cette section étudie les plaintes, officielles et officieuses, que reçoit la Commission sur les tarifs, taux et services de transport, et formule des recommandations à l'intention des comités modaux.

Un cours de l'année, elle a mené des études exhaustives sur trois requêtes déposées aux termes des articles 23 de la Loi nationale sur les transports et 281 de la Loi sur les rifaire.

Disparité des tarifs applicables à la pâte de bois

En 1977, un groupe de producteurs de pâte de bois de l'ouest a déposé une requête officielle aux termes de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. L'audience publique tenue en 1978 a été suivie d'une enquête qui a débouché, en août 1979, sur la décision suivante :

L'est du Canada. Le personnel de la section a aussi aidé le Comité des transports par chemin de fer à recueillir de plus amples renseignements sur le projet de Canadian National de supprimer ses services de camionnage intra-provinciaux en Saskatchewan.

Tarifs d'encouragement applicables à la pâte de bois

Une autre requête a aussi été déposée au nom de la presque totalité des producteurs canadiens de pâte de bois en l'absence de tarifs d'encouragement pour les acheminements ferroviaires des producteurs canadiens. Cette affaire contiendra personnellement d'occuper la personne de la section, une fois réglée la question de la disparité tarifaire.

Tarifs ferroviaires voyageurs - Île Vancouver

En 1979, une requête a été déposée par un groupe de citoyens de l'île Vancouver aux termes de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer des nouvelles autorisations d'interférer avec les nouveaux tarifs voyageurs mais en vigueur au cours de l'année. Une enquête a suivi et le rapport rédigé

La mention du Comité des transports par chemin de fer fut, par la suite, soumise à VIA Rail et au Vancouver Island E&N Steering Committee pour fins de commentaires. Une décision sera rendue à ce sujet au début de 1980.

D'autres plaintes ont donné suite à des enquêtes sur les tarifs et les services voyageurs de VIA Rail dans l'est du Canada.

Le personnel de la section a aussi aidé le Comité des transports par chemin de fer à recueillir de plus amples renseignements sur le projet de Canadian National de supprimer ses services de camionnage intra-provinciaux en Saskatchewan.

Plaintes officieuses

Après avoir étudié un certain nombre de plaintes formulées par des particuliers et des municipalités, la section a rédigé un rapport à l'intention du Comité des transports, par chemin de fer sur les services de banlieue assurés en 1979 par le Canadian National et Canadian Pacific dans la région de Montréal, notamment sur les majorations tarifaires et la réduction du service.

En réponse à une plainte déposée par la BC Council of Forest Industries, la section a tenté d'évaluer quel serait l'effet de la suppression des tarifs marchandisés d'entier parcours applicables aux acheminements par wagons complets de bois en grume entre le nord-ouest des États-Unis et des points situés dans l'est du Canada. Le rapport final devant trancher cette question est en cours de rédaction.

Division des études d'exploitation et des tarifs

des points du "territoire choisi", vers des destinations au Canada à l'extérieur dudit territoire. 2. Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique qui vise le transport par les camionneurs, les chemins de fer et les services de messageries ferroviaires de certaines marchandises désignées, depuis des points du "territoire choisi" vers des destinations au Canada à l'extérieur dudit territoire. 3. Le Règlement sur les subventions sélectives et provisions dans la Région atlantique qui s'applique à l'acheminement de marchandises désignées entre des points situés dans le "territoire choisi". Ce règlement vise les chemins de fer, les chemins de messageries ferroviaires et les transporteurs par eau.

La Division a pour principales fonctions et d'établir des programmes de recherche et d'analyse, afin d'aider ou de conseiller les autres directions et les comités modèles dans l'exécution du mandat qui leur est respectivement confié en vertu des lois applicables. Ses trois sections spécialisées, Etudes des tarifs, répondent à toute demande qu'elles reçoivent du public, du secteur industriel, des associations et organisations.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Direction a pour fonction de déterminer l'aide et les conseils aux cotés modaux sur les questions de réglementation soumises à la Commission. Ses deux principales fonctions sont la Division du contrôle des tarifs et des subventions et la Division des études d'exploitation et des tarifs.

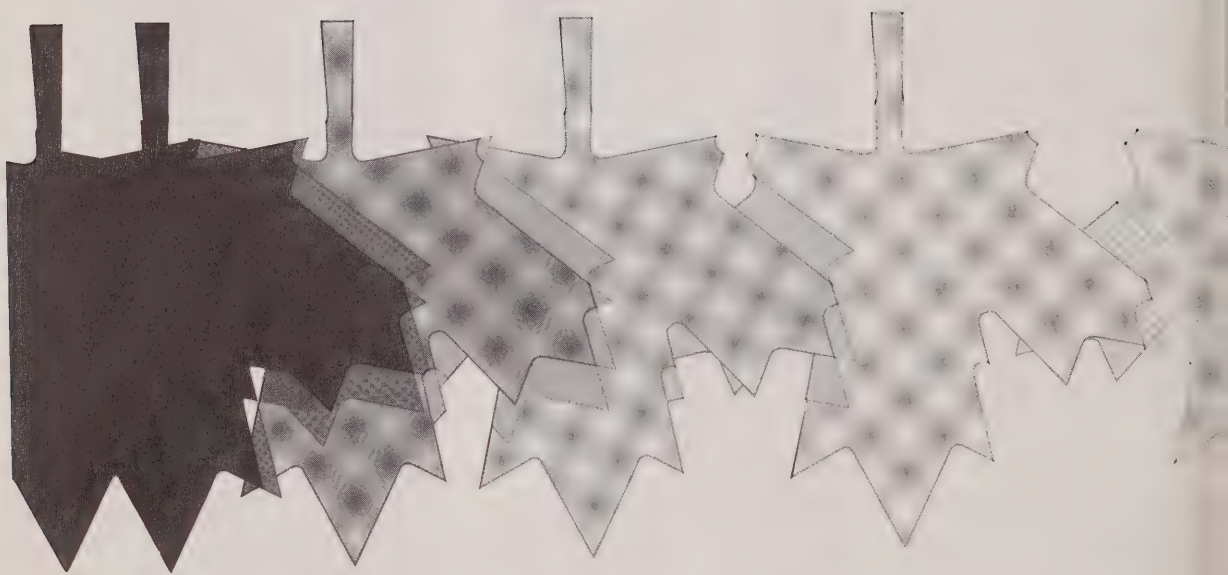
Incombe à la Section du contrôle des tarifs de la Division de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés administrant les ponts et les tunnels internationaux, assujettis à la compétence du gouvernement fédéral, sont établis, publiés et déposés conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur les transports, de la Loi nationale sur les transports et les règlements de la Commission. Ce d'experts-conseils en matière d'interprétation et de mise en application de tels tarifs.

Section du contrôle des subventions de la Division est chargée de l'application du Programme des subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, en conformité avec les dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et des règlements affectés. Elle est aussi chargée de la

vérification des demandes présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer, à l'égard du transport de farine et de grains destinés à l'exportation. La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, entrée en vigueur en 1927, autorise le versement de subventions aux compagnies ferroviaires de la région de l'Atlantique pour l'acheminement au Canada de marchandises désignées vers l'Ouest à partir du "territoire choisi". Ces subventions ont pour but de compenser les réductions de tarifs qu'impose la Loi. Le "territoire choisi" comprend toutes les lignes qui se trouvent à l'est de Diamond et de Lévis (Québec) et au sud du Saint-Laurent dans les provinces de Québec, du Nouveau Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve.

La Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, entrée en vigueur en 1969, autorise le paiement de subventions aux camionneurs pour le transport au Canada de marchandises désignées vers l'Ouest, à partir du "territoire choisi", ainsi que le versement de subventions spéciales pour les acheminements effectués à l'intérieur du "territoire choisi". Les subventions versées dans le premier cas sont de même nature que celles autorisées en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes pour les expéditions ferroviaires vers l'Ouest. Toutes les subventions sont versées selon les règlements prescrits par le gouvernement en conseil, soit:

1. Le Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique qui touche les expéditions exécutées par les camionneurs depuis



Transport international

La Direction a mené, à la demande du Comité de la politique en matière de transport international, une étude de transport international, un du vrac, en ce qui a trait à la marchande.

Elle a enfin participé à deux conférences de l'O.A.C.I. sur la réglementation des services à horaire fixe et d'affrètement, et a produit deux vastes études analytiques portant sur les négociations aériennes bilatérales entre le Canada et le Royaume-Uni.

La Direction de la recherche s'intéresse toujours aux divers accords internationaux sur les assurances et la responsabilité, notamment à la nouvelle Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Elle a publié récemment un rapport sur les dispositions visant la répartition des marchandises que renferme la nouvelle Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes. L'étude comporte, d'une part, l'analyse du fret acheminé par les navires des principales marines marchandes étrangères, dans le cadre du commerce extérieur du Canada et, d'autre part, l'évaluation du volume de marchandises qui serait réservé à une éventuelle marine marchande canadienne, en vertu des dispositions du Code.

La Direction a retenu les services de deux firmes d'experts-conseils afin de mener des études sur le camionnage au Québec et en Alberta, provinces dont les approches économiques de réglementation économique diffèrent considérablement. Enfin, elle a collaboré avec le Comité des transports par véhicule à moteur dans le cadre des audiences tenues à Terre-Neuve sur la qualité du service d'autocars Roadcruiser du CN.

L'indice canadien des taux de transport du fret par mer a de nouveau été modifié, dans la perspective à long terme de la recherche sur le transport maritime. Il servira de base au contrôle des activités des conférences maritimes, à l'avenir. La Direction a dressé, à la demande du Comité des transports par eau, une liste exhaustive des cargos de haute mer qui appartiennent à des sociétés ayant des filiales au Canada ou qui sont exploitées par celles-ci. L'adite liste comprend les vraquiers et les cargos battant pavillon canadien ou étranger opérant en haute mer. La Direction a entre-tiré de diverses publications des renseignements détaillés sur les navires et les principales sociétés.

Transport routier

La Direction a rédigé deux importants documents de travail sur le transport dans le cadre des études interministérielles sur la concurrence et la réglementation. Ces documents étudient la structure coût-capital de l'industrie et donnent une évaluation économique de l'incidence de la réglementation. Ils font actuellement l'objet d'une étude par les provinces et l'industrie et seront prochainement publiés sous forme de rapports de recherche.

Le personnel de la Direction a joué un rôle important dans le cadre des travaux de recherche et de la rédaction d'avant-projets de décisions du Comité des transports par chemin de fer se rapportant à l'affaire de l'acquisition de Conrail et à l'enquête sur la White Pass and Yukon Corporation. Il a en outre prêté son concours au Comité, sur le plan méthodologique et administratif, aux fins de l'amélioration des modalités de paiement et des mesures de contrôle des programmes de la Caisse des passages à niveau.

La Direction a comme par le passé collaboré activement avec le Comité des transports par chemin de fer dans le domaine des services-voyageurs. Elle a ainsi pris part à toutes les audiences tenues récemment sur les services de trains de voyageurs transcontinentaux et régionaux, préparé des dossiers documentaires et des sommaires, et enfin, collaboré à la rédaction des décisions.

La Commission se préoccupe grandement des besoins et des problèmes des handicapés. Une réunion publique sur le transport des handicapés a été animée en novembre par le vice-président à la Recherche. Un rapport sur cette importante question est actuellement en cours de rédaction.

Transport par eau

La Direction de la recherche a publié un rapport regroupant plusieurs documents de travail qu'elle avait déjà rédigés sur les conférences maritimes exerçant des activités au Canada.

La Direction a en outre travaillé à la révision de la Classification unitaire des comptes en étroite collaboration avec le Comité des transports par chemin de fer. Elle a également prêté son concours lors d'une audience publique sur la mise en considération, dans le calcul des subventions, de l'impôt sur le revenu en rapport avec le coût en capital des chemins de fer.

La Direction dispose d'un modèle informatique qui permet de prévoir l'incidence de changements possibles dans la configuration des embranchements sur les coûts d'exploitation du transport ferroviaire, le camionnage et des éleveurs. Le modèle sur le transport des trains et les travaux de recherche socio-économique connexes ont servi à la Commission, dans le cadre de délibérations sur des embranchements émanant de la Commission Hall et du Comité de développement ferroviaire des

travaux a été rédigé à l'intention de la Division de l'Ouest de la Commission, et la préparation de documents des Prairies et hors-Prairies a été entreprise. La Direction a aidé le Comité des transports par chemin de fer dans l'application de la théorie de l'échantillonnage aux problèmes découlant du calcul du prix de revient des embranchements, et a mené une vaste étude sur la valeur de récupération des embranchements

forme de rapports officiels, et qui sont le fruit de sa participation à des études interministérielles sur la concurrence dans les domaines du camionnage et du transport aérien. La publication "Les Transports" a été mise à jour en 1979, vu l'accueil très favorable qu'a reçu l'édition de 1977.

Transport aérien

Les projets suivants, classés par mode de transport, illustrent l'ampleur des travaux de recherche que la Direction a effectués l'année dernière pour le compte des comités modaux:

La Direction a procédé, à la demande du vice-président de la Commission, à une importante analyse sur le plan de l'uniformité économique des décisions rendues par le Comité des transports aériens entre 1973 et 1978. L'évaluation des activités de la Commission en matière de réglementation était en partie motivée par les suggestions provenant de l'extérieur et par l'étude de M. H.M. Janssch de la Commission de la réforme du droit du Canada.

Le Comité des transports aériens a fait preuve de cohérence dans ses décisions. En règle générale, celui-ci a accordé la priorité aux objectifs socio-économiques fondamentaux de qualité et de stabilité des services, plutôt qu'à la concurrence. Cette approche semble toujours indiquée pour la plupart des marchés canadiens du transport aérien dont la dimension est trop restreinte pour qu'ils soient ouverts à la concurrence directe. Elle est toutefois remise en question pour ce qui est des routes à grand trafic; dans ce cas, le jeu des forces du marché offrirait une meilleure garantie de qualité et de stabilité des services. Une analyse similaire est actuellement en cours dans le domaine ferroviaire.

La Direction a effectué un vaste travail de recherche sur le transport aérien, dans le cadre des études interministérielles sur la concurrence en profondeur accompagnée d'entrevues avec les compagnies ferroviaires et les provinces. La version définitive du rapport de la phase arrêtée à la fin de l'automne, comporte cinq volumes. Le volume relatif au transport aérien au Canada; d'une analyse des coûts et recettes des transporteurs sur diverses routes, y compris l'interfinancement; ainsi que d'une étude des économies d'échelle et de l'importance du trafic selon les itinéraires. Le Comité des transports aériens s'est servi de l'analyse dans le cadre des études sur la délivrance des permis.

Les travaux de recherche que la Direction a exécutés pour le compte du Comité des transports aériens ont en outre porté sur l'expérience des sociétés aériennes du Canada relativement à l'offre de tarifs réduits dans le marché intérieur, sur les tarifs aériens, et sur l'incidence de la réglementation sur les affrétements. Un sondage a ainsi été réalisé sur une grande échelle afin de

Transport ferroviaire

déterminer la réaction possible des voyageurs face à des changements dans les conditions de vente pour les vols d'affrètement avec réservation anticipée, tant intérieurs qu'internationaux. La Direction a entrepris l'utilisation possible de données des avions/passagers notis pour l'acheminement de fret.

L'étude des méthodes de calcul de prix de revient, ordonnée par un décret du gouvernement en conseil, a été le travail le plus important, en termes de ressources utilisées, de la Direction dans le domaine du transport ferroviaire. L'avant-projet de la phase II de l'étude a été soumis aux membres des comités techniques et directeurs, au printemps 1979. Des modifications y ont été apportées, à la suite d'une révision en profondeur accompagnée d'entrevues avec les compagnies ferroviaires et les provinces. La version définitive du rapport de la phase arrêtée à la fin de l'automne, comporte cinq volumes. Le volume relatif au transport aérien au Canada; d'une analyse des coûts et recettes des transporteurs sur diverses routes, y compris l'interfinancement; ainsi que d'une étude des économies d'échelle et de l'importance du trafic selon les itinéraires. Le Comité des transports aériens s'est servi de l'analyse dans le cadre des études sur la délivrance des permis.

Les travaux de recherche que la Direction a exécutés pour le compte du Comité des transports aériens ont en outre porté sur l'expérience des sociétés aériennes du Canada

La Direction a pour mandat d'exécuter des travaux de recherche pour la Commission et ses divers comités, de répondre aux demandes qu'il présente Transports Canada, et de mener des études antérieures pertinentes, conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports. Les besoins de la Commission sur le plan de la recherche mobilisent environ les tiers de l'effectif de la Direction. En grande partie, les projets sont exécutés à la demande externe, mais la Direction entreprend aussi des travaux dans des domaines particuliers où une recherche anticipative s'impose, de concert avec les comités.

En 1979, le quart environ du personnel de la Direction était affecté à l'exécution de projets commandés par Transports Canada, des comités interministériels et d'autres organismes du gouvernement. La Direction a ainsi poursuivi une étude d'envergure sur les méthodes de calcul du prix de revient du transport ferroviaire, ordonnée par le gouvernement en conseil en 1977. Elle a également collaboré à des études sur la concurrence et la réglementation et ferroviaire, sous l'égide d'un comité directeur interministériel (Comité de représentants de Transports Canada, de Consommation et de la Commission canadienne des transports.

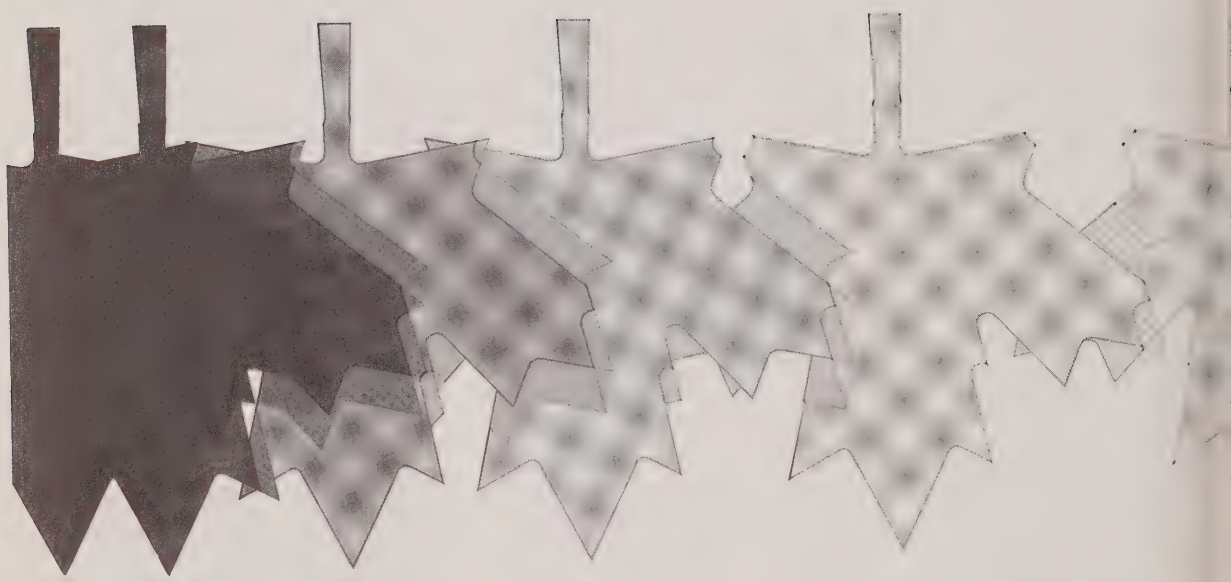
La Direction a en outre achevé une étude sur la responsabilité des armateurs, pour le compte de la Garde côtière du Canada, menée une étude de minéraux au Canada, de concert avec le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, collaboré à une analyse économique interministérielle sur White Pass and Yukon Railway, à la demande du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, et procédé à une analyse sur les éleveurs hors-voie, à la demande du service du transport des grains de Transports Canada. La Direction a également travaillé à une étude sur les provenances de l'Est, en collaboration avec l'Office canadien des provenances, à l'Agence canadienne de développement international à compiler des statistiques sur le transport péruvien, et a enfin prêté son concours à la World Bank of Washington dans le cadre de la formation d'analystes de transport.

Les autres membres de la Direction travaillent à une gamme d'activités, notamment à des travaux de recherche sur des questions qui surgissent, à la rédaction de brochures d'information et à la production de la publication "Les Transports", ainsi qu'à l'administration générale du service.

Compte tenu des mesures de restriction gouvernementale et du programme de réorganisation au sein de la Direction, le nombre des spécialistes du service est tombé à 50 en 1979. La Direction est administrée par un directeur exécutif qui relève du vice-président à la Recherche; elle se divise en quatre sections.

Trois de ces sections se consacrent directement aux besoins des comités de la Commission. La section des études de fret traite les problèmes reliés au transport de vrac, tout particulièrement dans le domaine ferroviaire, et à l'acheminement de produits agricoles, principalement des grains. La section de l'économie du transport de passagers et de l'aviation se spécialise dans le transport aérien et l'acheminement des voyageurs par les autres modes, tandis que la section de l'analyse des industries de transport s'intéresse au transport par eau et au camionnage, ainsi qu'au transport international multimodal. Enfin, la section de la recherche socio-économique, qui constitue un groupe de soutien, met ses experts et ses ressources, en économie, à la disposition des autres groupes de la Direction, des comités modaux et des organismes du gouvernement.

La Commission a toujours eu pour principe de mettre ses travaux de recherche à la portée du public, prévenant ainsi le doublement de la recherche. La Direction elle-même profite des avantages que des experts de l'extérieur. Au cours de l'année dernière, la Direction a publié 11 rapports officiels. (Voir l'annexe "F.F.") Elle a aussi produit des documents de travail qui seront publiés en temps opportun sous



Dans sa décision, le Comité des transports par chemin de fer a conclu que l'Accord Dunsmuir ne fait pas partie du corps de la Loi fédérale de 1884 et que les obligations contenues dans ledit accord n'étaient pas réglementaires. Il a également maintenu qu'il avait compétence et autorité au nom de la Couronne du Chef du Canada pour modifier les termes du contrat initial (Accord Dunsmuir).

Motifs de l'appel: Le Comité des transports par chemin de fer et le Comité de révision ont erré en soutenant que l'Accord Dunsmuir ne faisait pas partie de la *British Columbia Act* et que la clause 3 dudit accord n'était pas une disposition d'une Loi spéciale au sens de l'article 3 de la Loi sur les chemins de fer.

Le Comité des transports par chemin de fer et le Comité de révision ont erré en soutenant que la C.C.T. était habilitée au nom de Sa Majesté du Chef du Canada à modifier les termes de l'Accord Dunsmuir.

une audience que le Comité des transports par chemin de fer a conclue en vue d'entendre une requête en abandon de l'exploitation d'un service de trains de voyageurs présentée par Canadien Pacifique Limitée en vertu de l'article 10 de la Loi sur les chemins de fer, gouvernement de la Colombie-Britannique s'est opposé à la compétence du Comité d'entendre pareille affaire. L'objection était fondée, entre autres, sur le fait que la clause 3 de l'Accord Dunsmuir qui est joint en annexe à la *British Columbia Act* était une disposition d'une Loi spéciale qui, en vertu de l'article 3 de la Loi sur les chemins de fer, annule le pouvoir conféré à la Commission en vertu de l'article 10 de ladite loi.

La Esquimalt and Nanaimo Railway a été créée et constituée, Act (1884 B.C. Sta., 47 Vict., chap. 14). Elle a été déclarée en 1905 comme étant un ouvrage pour l'avantage général du Canada et en 1912, a été louée à CP Ltée pour une période de 99 ans. Les considérants de la Island Railway Act et de la British Columbia Agreement Act (1884 Can. Sta., 47 Vict., chap. 6) établissaient en partie les termes d'une entente avec l'entrepreneur de l'île Vancouver, Robert Dunsmuir, qui avait été conclue entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique aux fins de régler leurs différends concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental.

La clause 3 dudit accord (Accord Dunsmuir) stipulait que l'entrepreneur devait maintenir en permanence une voie ferrée d'une catégorie donnée entre Esquimalt et Nanaimo.

La condition du transport mais qu'il s'agit de frais ou d'une pénalité pour la détention déraisonnable de matériel ferroviaire;

3) l'article 23 de ladite loi n'est pas in pari materia avec la Loi sur les chemins de fer parce que l'article s'applique à un "transporteur" ou "voiturier", termes définis qui comprennent le transport par chemin de fer, par eau, par aéronef, par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées; 4) ledit article ne permet pas à la Commission de déclarer *Columbia Containers* comme étant "sur le quai" aux fins du trafic de surestarié à l'étude.

Cour d'appel fédérale
Province de la C.-B. c. Canadien Pacifique et al Appel A-617-78 (en suspens en décembre 1979).

La province de la Colombie-Britannique en appelle de la décision du 17 novembre 1978 et de l'ordonnance n° 1978-5 du 22 novembre 1978 rendues par le Comité de révision confirmant la décision du Comité des transports par chemin de fer du 24 novembre 1978 sur les questions de droit relatives à la compétence de la Commission canadienne des transports à l'égard du service de trains de voyageurs de la Esquimalt and Nanaimo Railway Company entre Victoria (Esquimalt) et Nanaimo, et jusqu'à Courtenay sur l'île Vancouver, que le Comité a déterminé non rentable et allant vraisemblablement le démeurer.

bles à l'intérêt public; 2) annulent les frais de surestariés imposés à *Columbia Containers* par ces deux compagnies ferroviaires en vertu des taxes contestées; 3) déclarent *Columbia Containers* comme étant "sur le quai" aux fins du tarif de surestariés en question; et

4) ordonnent aux compagnies ferroviaires d'accorder à *Columbia Containers* une période en franchise de cinq jours dans chaque cas où le trafic en est un d'exportation.

Motifs de l'appel: Il est fondé sur des supposées erreurs de droit et (ou) de juridiction en ce que: 1) le pouvoir conféré par l'article 23(4) de la Loi nationale sur les transports d'ordonner à un transporteur de supprimer "la cause du préjudice" dans les taxes ne peut être interprété comme autorisant une ordonnance ayant un effet rétroactif; 2) la Commission peut agir en vertu de l'article 23 de ladite loi, si elle arrête qu'il y a préjudice "à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes ou les conditions du transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada". Les compagnies ferroviaires appellantes font valoir que la surestarié n'est pas une taxe ou une

La Commission est-elle habilitée à rendre une ordonnance portant annulation ou abrogation de toute loi, autorisation ou recommandation de la Commission rétroactive-ment à la date d'effet de cette loi, autorisation ou recommandation? Lorsque la Commission rend une décision au sujet des pertes réelles subies relativement à l'exploitation d'un embranchement et recommande le paiement des pertes réelles au ministre des Finances, elle est functus officio pour ce qui est de ces demandes. 2) Le pouvoir donné à la Commission d'autoriser les rajustements relativement à des paiements en trop ou en moins n'est pas celui de la Commission d'ordonner le nouveau dépôt des demandes. 3) Les pouvoirs que confère à la Commission l'article 63 de la Loi nationale sur les transports ne peuvent être exercés rétroactivement.

Motifs de l'appel: Le Comité, en rendant la décision et l'ordonnance R-29767 a outrepassé sa compétence ou autrement erré dans quelque 13 points énoncés par les commissions des transports dans leur avis de motion d'appel.

Cour d'appel fédérale
CP Liée et CN c. Columbia Containers et la C.C.T. Appel A-270-79 (en suspens en décembre 1979). Appel de la décision et de l'ordonnance n° R-27815 du Comité des transports par chemin de fer, toutes deux datées du 24 octobre 1978, présentée en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports (qui 1) ordonne à CP Liée et au CN de supprimer des tarifs de taxes pertinents, les parties préjudicia-

Cour d'appel fédérale
CP Liée et CN c. B.C. Forest Products et al et la C.C.T. Appel 79-A-339 (en suspens en décembre 1979). Il s'agit d'une requête en appel de la décision du Comité des transports par chemin de fer datée du 17 août 1979 et de l'ordonnance n° R-29767 du 16 octobre 1979. Dans la décision, le Comité concluait que l'imposition d'une majoration tarifaire par CP Rail et CN, applicable aux fabriques de la pâte de bois pour le transport de la pâte de bois depuis des points dans l'Ouest canadien jusqu'à des destinations américaines a bouleversé une politique de parité de longue date entre ces tarifs de taxes pour le dit produit et ceux des compagnies ferroviaires américaines relativement au transport du même produit depuis des origines dans le Nord-ouest américain jusqu'aux mêmes destinations dans le Nord-ouest améri-

2) La décision du Comité selon laquelle le service Roadcruciser n'est pas un "service public commandé" aux termes de l'article 3 de la Loi nationale sur les transports. 3) Vu que le tarif projeté ne couvrirait pas le coût d'exploitation du Roadcruciser et ne tirerait donc pas indûment avantage d'une situation de monopole, le Comité n'était pas habilité, en vertu de l'alinéa 40 (3a) de la Loi nationale sur les transports à fixer un niveau de tarifs, nonobstant le fait que le Roadcruciser est exploité dans une situation de monopole.

Cour d'appel fédérale
Canadian Pacific Limited c. Commission canadienne des transports Appel A-407-79 (en suspens décembre 1979). Appel de la partie de la décision du Comité des transports par chemin de fer, rendue le 22 janvier 1979, concluant la segmentation par les embranchements dans leurs tandes de subventions en vertu des articles 256 et 258 de la Loi sur les chemins de fer et ordonnant, dans le cas de la subdivision de CP, la compagnie redéposée, d'être corrigée, les demandes, d'être corrigées, les demandes. Deux questions sont soulevées — 1) La Commission est-elle habilitée à ordonner à l'appelant de redéposer ses demandes?

événements ayant mené à la troisième requête de la Cité, la Cour a rejeté les motifs de la suspension et la requête. La Cité a une fois de plus interjeté appel auprès de la Cour d'appel fédérale, que cette dernière a débouté parce que l'appel était devenu sans objet à la suite de la décision du Comité modal rendue quelque temps auparavant relativement à la seconde requête de CP Liée (A-95-78).

Le 20 novembre 1979, la Cour suprême du Canada rejetait une requête en autorisation d'en appeler des décisions susmentionnées de la Cour d'appel fédérale.

Cour fédérale - division de première instance

Association des consommateurs du Canada c. la Commission canadienne des transports, Air Canada, CP Air, Pacific Western Airlines, Transair, Nordair, Québecair, Eastern Provincial Airlines, No du greffe T-1611-79 - (1979) 2 C.F. 415

La requérante demande des brefs d'interdiction et d'interdiction de procéder à l'audience concernant le dépôt, par les compagnies aériennes, de tarifs proposant une hausse de prix, et infirmant la décision de la C.C.T. rejetant l'ajournement de deux semaines demandé par la requérante. Le motif principal invoqué par la requérante pour obtenir

l'ajournement était qu'un délai raisonnable était nécessaire pour avoir le temps d'analyser les documents produits par les compagnies aériennes et pour préparer sa cause. ARRÊT.

La requête est rejetée. La décision de la C.C.T. de refuser l'ajournement requis et de procéder à l'audition de la preuve soumise par la compagnie aérienne et au contre-interrogatoire des intervenants, sans exclure la possibilité d'un ajournement au cas où les débats ou les documents supplémentaires en feraient ressortir la nécessité, n'est pas de ce fait entaché d'abus de justice ou de déni de justice naturelle.

Cour suprême du Canada

CP Liée et CN et al c. Canadian Millers Association Appel n° 15593 (en suspens en décembre 1979).

Appel suite à l'autorisation accordée le 7 mai 1979 d'un jugement de la cour fédérale, daté du 16 mars 1979, qui rejetait un appel interjeté par les appelantes d'une décision du Comité des transports par chemin de fer, suivie de l'ordonnance n° R-26862 du 16 mai 1978, accordant la dispense sollicitée par la Canadian Millers Association des tarifs des compagnies ferroviaires appelantes haussant les frais de restauration sur l'exportation de la farine jusqu'à certains ports de l'Est. Le pouvoir de la C.C.T. de rendre l'ordonnance qui est l'objet de la plainte est fondé sur le principe que l'augmentation des frais de restauration constitue une violation de l'alinéa 272 (2)b) de la Loi sur les chemins de fer qui impose une limitation du niveau des "tarifs de transport pour l'exportation de la farine jusqu'à un port de l'Est".

Cour d'appel fédérale

Procureur général de Terre-Neuve et Newfoundland and Labrador c. Chénier et al. Appel A-1-79 (en suspens en décembre 1979).

Appel de la décision n° MV-40-55 rendue le 11 août 1978 par le Comité des transports par véhicule, selon l'article 40 de la Loi nationale sur les transports, que le tarif local spécial des voyageurs n° 4-3 du CN s'applique quant à son service d'autocars Roadcruser à Terre-Neuve ne prend pas indûment avantage d'une situation de monopole favorisant un transporteur par véhicule à moteur.

Motifs de l'appel: 1) La supposée omission du Comité des transports en profondeur sur les coûts du Roadcruser imposés par le CN.

Jour d'appel fédérale

) Cité de Windsor et al c. la C.C.T.
appel A-556-77 (Décision rendue
n juin 1979)

) Cité de Windsor et al c. la C.C.T.
appel A-879-77 (Décision rendue
n juin 1979)

) Cité de Windsor et al c. la C.C.T.
appel A-95-78 (Décision rendue en
juin 1979).

les trois appels, qui ont été enten-

tus en même temps, portaient sur

autres instances de la Cour qui avait

éjété trois requêtes distinctes de la

ité de Windsor et al qui deman-

taient des ordonnances de la Cour

interdisant à la C.C.T. de donner

uite, tel qu'elle le proposait, à une

enquête de Canadien Pacifique Li-

ntée en autorisation d'ouvrir à la

éseau sur une partie de la ligne de

CP Rail connue sous le nom d'évi-

ements Powell, et en autorisation

ix post facto de construire les voies

ons.

ARRÊT.

es trois appels ont été rejétés le 14
uin 1979. Voici en résumé la suite
des événements ayant mené à ces
appels. Au cours de 1973-1974, CP
avait construit deux voies d'évitement parallèles à la voie principale dans une zone habitée de la cité de Windsor, sans obtenir l'autorisation préalable de la C.C.T., comme exigent les articles 216 et 196/197 de la Loi sur les chemins de fer. CP a ensuite commencé à faire l'évitement, contrairement aux prescriptions desdits articles obstruant

du même coup le passage pour

piétons enjamant la voie princ-

palé à l'avenue Parent qui avait été

autorisé par la C.C.T. bien auparavant.

Liée ont soulevé les protestations

de la cité de Windsor et de ses ci-

toyens.

1) Pour remédier à cet état de cho-

ses, la compagnie a par la suite

voulu invoquer l'article 52 de la Loi

nationale sur les transports et obte-

nir l'approbation ex post facto de la

Commission. La Cité et les citoyens

s'y sont objectés et ont alors pré-

sente une requête en dépens, en

vertu de l'article 73 de la Loi natio-

onale sur les transports. Après une

audience tenue par un jury de deux

commissaires, la Commission

(Comité des transports par chemin

de fer) a rejeté la requête de CP Ltée

parce que la compagnie n'avait pas

convaincu la Commission, dans les

preuves qu'elle a déposées, de la

protection, sécurité et commodité

du public empruntant le passage

pour piétons.

Toutefois, pour ce qui est de la re-

quête en dépens des opposants le

Comité, du fait que les commissai-

res ayant entendu la requête n'é-

taient pas parvenus à s'entendre, a

décidé avant de rendre une déci-

sion de faire réentendre ladite re-

quête (en vertu de l'article 63 de la

Loi nationale sur les transports) par

un nouveau jury de commissaires

formé à cette fin, et en a avisé les

intéressés. Sur ce, la Cité a de-

mandé à la division de première

instance de la Cour fédérale de ren-

dre une ordonnance interdisant

cette nouvelle audience et une au-

tre exigeant que le jury initial rende

une décision sur ladite requête en

dépens. Suite à la réjection de la re-

quête, la Cité a immédiatement in-

terjeté appel auprès de la Cour

d'appel fédérale qui a par la suite

débouté cet appel comme il est

mentionné ci-dessus.

2) N'ayant pas convaincu le Co-

mité la première fois, CP Ltée a

présenté une nouvelle requête en

autorisation d'ouvrir les voies d'é-

vitement à la circulation et de les

faire passer par le passage pour

piétons et a déposé de nouvelles

preuves à cet effet. Un nouveau

jury du Comité a été choisi pour en-

tendre la requête, mais avant que

l'audience puisse débuter, les

mêmes parties qui s'étaient oppo-

sées à la première requête de CP

Ltée ont déposé devant la division

fédérale une requête demandant

de première instance de la Cour

une ordonnance interdisant au Co-

mité d'entendre la nouvelle requête

de CP Ltée jusqu'à ce que le Co-

mité, soit le jury initial, ait rendu sa

décision concernant les questions

qu'il avait laissées en suspens, y

compris la requête en dépens.

Comme la division de première ins-

tance a rejeté la requête en suspen-

sion des procédures, les parties (la

Cité et les citoyens) ont interjeté ap-

pel que la Cour d'appel fédérale a

par la suite débouté (A-879-77).

3) Peu après le début de l'audience

du Comité au sujet de la seconde

requête de CP Ltée, la cité de Wind-

sor et un marchand de l'endroit ont

demandé à la division de première

instance de la Cour fédérale de ren-

dre une ordonnance interdisant la

poursuite de l'audience parce que

la Commission n'avait pas la com-

pétence voulue, qu'elle avait man-

qué aux principes de la justice na-

turelle et que le nouveau jury

n'était pas impartial. Dans une dé-

cision détaillée qui retraçait les

Causes de la C.C.T. entendues par la Cour suprême et la Cour fédérale

Cour suprême du

Canada

La C.C.T. et le procureur général
du Canada c. CP Limitée Appel n°
14920 (décision rendue en mars
1979).

Interjection d'un appel d'une déci-
sion de la Cour d'appel fédérale
(renvoi) (1978) (C.F., 785) concer-
nant la compétence de la C.C.T.

(Comité des transports par chemin
de fer) relativement à l'abandon
d'un service de barges porte-
wagons sur le lac Kootenay (C.-B.).

Canadien Pacifique a abandonné
l'exploitation de son service de bar-
ges porte-wagons sur le lac Kooté-
nay sans obtenir l'approbation de la
Commission. Le Comité, ayant es-
timé que la définition donnée à
"embranchement" à l'article 252 de
la Loi sur les chemins de fer est
applicable audit service de barges
porte-wagons, a ordonné à CP Ltée
de rétablir le service. CP Ltée a in-
terjeté appel de cette décision du
Comité des transports par chemin
de fer auprès de la Cour d'appel
fédérale qui a accueilli l'appel, et a
soutenu que la Commission avait
fait erreur, car elle ne possédait pas
la compétence voulue relativement
au service de barges porte-wagons,
puisque ce service constitue non
pas l'exploitation d'une ligne de
chemin de fer, mais plutôt une
forme de transport par eau, le mode
de transport étant la barge et non
les wagons. La C.C.T. et le procu-
reur général du Canada ont reçu la
permission d'interjeter un appel
conjoint auprès de la Cour suprême
du Canada.

Wardair en appel, auprès du Co-
mité de révision, de la deuxième
décision du Comité des transports
aériens, soutenant que ce dernier
avait mal interprété l'alinéa
43.37(6)c) du Règlement sur les
transporteurs aériens. Après étude
des arguments des quatre transpor-
teurs aériens, le Comité de révision
concluait, dans sa décision du 27
juillet 1979, que le Comité modal
avait effectivement mal interprété
ledit alinéa qui, selon lui, exigeait
tout simplement de l'auteur d'une
demande de regroupement qu'il se
conforme aux dispositions de l'arti-
cle 43.37, et non pas aux autres arti-
cles du Règlement. Le Comité de
révision a donc annulé la décision
n° 5864 du Comité des transports
aériens et rétabli la première déci-
sion du comité modal, laquelle au-
torisait les requêtes en regroupement.

Air Canada, CP Air et British

Airways ont par la suite été autori-
sées à interjeter appel de la déci-
sion du Comité de révision devant
la Cour d'appel fédérale. L'appel a
cependant été rejeté, compte tenu
du fait que tous les vols regroupés
de Wardair avaient déjà été exécu-
tés lorsque l'affaire a été entendue
par la Cour.

ARRÊT.

L'appel est rejeté et la décision c.

mée.

Cour d'appel fédérale

Air Canada et CP Air c. Wardair
Canada (1975) Ltd. Appel A 573
(décision rendue en novembre
1979).

Interjection d'un appel d'une déci-
sion du Comité de révision renver-
sant une décision du Comité des

transports aériens et agréant une
requête de Wardair en vue du regrou-
pement de certains vols d'affrète-
ment avec réservation anticipée,
conformément à l'article 43.37 d

Règlement sur les transporteurs
aériens.

ARRÊT.

L'appel est rejeté. La Cour était
avis que puisque tous les vols sur
lesquels portait la décision du Co-
mité de révision avaient été effec-
tués, toute opinion de la Cour à l'égard
de la Commission pourrait être sans va-
leur du fait des dispositions obli-
gatoires du paragraphe 64(5) de la
Loi sur les chemins de fer. Le Comité
de révision a rendu "une opinion" et la Cour se demandait
quelle ordonnance la Commission
pourrait rendre pour rectifier l'er-
reur, si pareille erreur était cons-
tatée. Par conséquent, la Cour s'es-
t abstenue de juger l'appel sur son
bien-fondé.

Requête présentée par Wardair Canada (1975) Ltd. en révision de la décision n° 5864 du Comité des transports aériens

En mars 1979, Wardair Canada (1975) Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation de programmes d'affrètement avec réservation anticipée (ABC). Le 17 avril 1979, Wardair a comparu devant le Comité pour justifier ses requêtes.

Dans sa décision, le Comité déclara notamment ce qui suit:

"Comme le Comité l'a indiqué précédemment, Wardair a admis avoir établi, annoncé et vendu son programme d'affrètements de 1979 en contrairement du Règlement. Le Comité ne peut admettre un tel geste et à ce moment-ci, cependant, ne considère pas acceptable la perte possible de Wardair comme exploitant d'affrètements. En effet, cela pourrait causer des ennuis sérieux à un très grand nombre de passagers et par la même occasion, priver l'industrie aérienne commerciale du Canada d'un élément de concurrence sérieux.

Le Comité est donc disposé à agréer les requêtes présentées par Wardair Canada (1975) Ltd. en regroupement des programmes énumérés ci-dessus jusqu'au 31 octobre 1979."

La décision n° 5785 du Comité en date du 18 avril 1979 a été rendue sans qu'aucune des parties intéressées n'aient été entendues, comme l'autorise l'article 71 de la Loi nationale sur les transports. En effet, la Loi prévoit que la Commission peut "pour cause d'urgence ou paraît suffisante", entendre une requête et rendre une décision sans qu'avis en ait été donné aux parties intéressées. L'article 71 prévoit par ailleurs que les parties intéressées peuvent, après avoir été avisées

signifier de la Loi sur les chemins de fer, soit à une époque où la ne prévoyait pas l'aménagement des passages de ferme, et que par conséquent, Spatsum Lumbar et ses prédecesseurs n'avaient jamais été droit d'exiger la construction d'un tel passage.

Le Comité de révision a jugé qu'il y avait lieu de réexaminer l'ordonnance du Comité et a mené sa propre enquête sur les titres de propriété à l'égard du lot et de l'emprise. Ses conclusions ont été transmises à Canadian Pacific et Spatsum Lumbar pour examen. Les parties en cause ont en outre invité à faire d'autres interventions si elles le souhaitaient. Après étude des pièces et arguments déposés, le Comité de révision en est venu à la conclusion, dans une décision du 16 août 1979, que les titres de propriété des prédecesseurs de Spatsum Lumbar sur le lot 7 étaient plus anciens que ceux des prédecesseurs de Canadian Pacific sur l'emprise.

Il a statué qu'en l'espèce le point déterminant n'était pas la construction du chemin de fer mais plutôt l'acquisition de l'emprise, et comme la législation ferroviaire évoyait l'aménagement de passages de ferme avant que les prédecesseurs de Canadian Pacific acquièrent les droits de propriété. L'emprise, il a donc conclu l'affaire en faveur de Spatsum Lumbar. L'ordonnance du Comité a ainsi été rejetée.

d'une décision ex parte, demander à la Commission de changer, de modifier ou de rescinder cette décision.

Air Canada, CP Air et British Airways ont ainsi demandé au Comité de révision de réexaminer et d'annuler la décision n° 5785 du Comité. Les transporteurs aériens ont fait valoir, d'une part, que le comité avait abusé de son pouvoir discrétionnaire en s'appuyant sur l'article 71 pour entendre la requête de Wardair en l'absence des autres parties, et d'autre part qu'il avait eu tort d'agréer la requête en regroupement d'ABC.

Dans son ordonnance 1979-3 du 12 juin 1979, le Comité de révision concluait que le Comité des transports aériens avait correctement intervenu. Les transporteurs aériens ont fait valoir, d'une part, que le comité avait abusé de son pouvoir discrétionnaire en s'appuyant sur l'article 71 pour entendre la requête de Wardair en l'absence des autres parties, et d'autre part qu'il avait eu tort d'agréer la requête en regroupement.

Le Comité modal a par conséquent tenu une audience le 25 juin 1979, pour entendre les thèses d'Air Canada, de British Airways et de CP Air, et la réplique de Wardair. Dans sa décision n° 5864 du 29 juin 1979, ce Comité concluait que l'alinéa 43.37(c) du Règlement sur les transports aériens lui interdisait d'agréer les requêtes en regroupement de Wardair, étant donné que celle-ci avait enfreint certaines dispositions du Règlement. Le Comité modal a donc annulé sa décision antérieure, dans laquelle il avait autorisé les requêtes en regroupement de Wardair.

che, en vue d'obtenir l'autorisation de transporter des journaux et autres publications le dimanche. La requête a été rejetée puis, que, de l'avis du comité modal, elle ne répondait pas aux critères exposés dans la loi susmentionnée.

La requérante a alors demandé au Comité de révision de réexaminer la décision du Comité modal en faisant valoir, entre autres, que ce dernier avait fait erreur en rejetant sa requête pour le motif invoqué dans la dite décision. Elle prétendait que la décision était ambiguë et que, ce fait, il avait été établi que la compagnie ne constituait pas une "entreprise de transport" parce

des activités de transport moyen-
nant rétribution. La compagnie
soutenait que la compétence con-
férée au Comité modal par l'alinéa
(11) de la Loi sur le dimanche de-
vait s'étendre aux "entreprises de
camionnage privées".

Le Comité de révision a jugé la décision en cause révisable, notamment en raison de la question de juridiction soulevée et a tenu à cet effet, une audience publique à Ottawa, le 5 juin 1978, car il jugeait que l'affaire revêtait une intérêt na-

interessées ont été soumises, soit par écrit, soit verbalement au cours de l'audience.

Dans sa décision du 30 mars 1979, le Comité reconnaît que les entreprises de camionnage privées pouvaient se prévaloir de la dispense accordée à l'article 11x) de la Loi sur le dimanche. À son avis, les Distributions Éclair Ltee avaient satisfait à tous les critères qui y sont exposés. La décision du comité modal

étant renversée, la requérante s'est vue autorisée à transporter le dimanche des journaux destinés à la vente le même jour.

Requête présentée par l'Association des transitaires internationaux canadiens inc. (A.T.I.C.) en révision d'une décision du Comité des transports aériens ne refusant pas à Air Canada l'autorisation de modifier son tarif Air Freight Special and Terminal Services.

En mai 1978, Air Canada modifiait son tarif Air Freight Special and Terminal Services de manière à fixer, entre autres, un tarif pour les marchandises sous scellés, dans l'attente.

Les membres de l'A.T.L.C. ont déposé une protestation auprès du Comité des transports aériens à l'égard de cette modification. Le Comité des transports aériens a alors invité l'Air Canada à lui faire part de ses observations relatives à cette protestation, ce qu'elle

communes à l'Association ou à ses membres. En juin 1978, le Comité des transports aériens informait les parties concernées de sa décision d'autoriser l'entrée en vigueur du tarif majoré.

mandait au Comité de révision de réexaminer la décision du comité modal; l'Air Canada s'est opposée à

ser à nouveau leurs communités les deux parties en cause de dépôt à ses membres. En outre, il a été communiquées à l'Association des Air Canada n'avait pas dal étant donné que les observations de la décision du Comité mondial établi qu'il y avait lieu de cette requête. Le Comité de révision

Le Comité devait déterminer si le Canada effectuait un service public. Dans sa décision du 12 avril 1979, le Comité concluait, d'après les preuves et témoignages présentés à l'Audience, qu'un service était effectivement fourni. Il rejetait donc la requête de l'Association confirmant la décision du Comité des transports aériens.

Requête présentée par Canadien
Pacifique Limitée en révision de
l'ordonnance R-27604 du Comité
des transports par chemin de fer
En septembre 1976, Spatsum Lu-
ber (Lyttton) Ltd. demandait au Co-
mité des transports par chemin de

ter de rendre une ordonnance ob-
geant Canadian Pacificque Limitee
construire, à ses frais, un passage
de ferme croisant son emprise et
voie, près de Lytton (Colombie-
Britannique).

l'ordonnance R-27604 datée du 20 septembre 1978, Canadien Pacifique en a appelé de ladite ordonnance auprès du Comité de révision, en ce qui a trait à l'obligation qui lui était faite de supporter les frais de construction du pas-

sage.

L'empire traversait le lot en question étaient plus anciens que ceux des prédécesseurs de Spätumstrasse lot même. La compagnie a donc fait observer que le chemin d'enfer avait été construit avant l'en-

audience publique à Ottawa au sujet de cette affaire.

tionale sur les transports, la Commission canadienne des transports peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision". Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions; mais lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, l'est le Comité de révision qui est saisi de la question.

Présidé par le vice-président de la Commission, le Comité se compose habituellement des présidents des comités modaux. Toutefois, lorsqu'un de ses membres a participé à la décision d'une décision ou d'une ordonnance devant être révisée, il s'abstient de prendre part à la révision.

Sanct lorsqu'il décide qu'une audience publique doit être tenue, le Comité n'étudie que les déclarations de révision. Toute demande doit être présentée au Comité dans les 30 jours qui suivent la réception de l'ordonnance de la décision pour laquelle la révision est demandée. Des exemplaires de la demande originale doivent être adressés à toutes les parties intéressées, lesquelles ont alors 30 jours, à compter de la réception de la demande, pour déposer une intervention en faveur ou à l'encontre de la demande. Sur réception d'une intervention, le requérant a 10 jours pour répondre.

Lorsque les circonstances le justifient, ces périodes peuvent être, soit diminuées, soit prolongées. Quand toutes les déclarations ont été faites, le Comité de révision s'occupe du cas.

Lorsque le Comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple, si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le Comité révisé également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou enfreint les principes est en jeu.

Une fois que le Comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal. En règle générale, ce n'est que lorsqu'un des faits nouveaux et importants sont signalés que le Comité de révision renvoie le cas au comité modal.

En 1979, le Comité a été saisi de 91 requêtes auxquelles il faut en ajouter 20 autres déposées en 1978. De ces 111 demandes, 51 ont été rejetées, les motifs invoqués étant insuffisants; 52 ont donné lieu à la révision de la décision ou de l'ordonnance originale et huit étaient pendantes, les plaidoiries n'étant pas achevées. (Voir l'annexe "CC")

Après examen des 52 requêtes jugées recevables, les décisions ou ordonnances originales ont été confirmées dans six cas, et modifiées ou annulées dans 27 autres. À la fin de l'année, aucune décision n'avait été rendue à l'égard des 19 autres requêtes qui avaient été renvoyées aux comités modaux pour qu'ils en fassent la révision.

Decisions importantes

Le Comité a tenu une audience publique en 1979. (Voir l'annexe "DD") Les autres voies d'appel qui s'offrent à une partie qui s'oppose à une décision ou ordonnance rendue par la Cour fédérale du Canada, le gouverneur en conseil et, dans certains cas, le ministre des Transports. Au cours de 1979, le ministre des Transports a rendu 26 jugements en appel de décisions ou d'ordonnances de la Commission. De ces 26 appels, 16 ont été rejetés; sept ont donné lieu à la modification ou à l'annulation de la décision ou de l'ordonnance originale et trois ont été transmis à la Commission pour qu'elle procède à la révision. Dans l'un de ces trois derniers cas, la Commission a modifié l'ordonnance ou la décision originale. À la fin de l'année, deux cas qui avaient été renvoyés par le Ministère n'avaient pas encore été réglés. (Voir l'annexe "EE")

Requête déposée par Les Distributions Eclair Ltée en révision de la décision MC-LD-46 du Comité des transports par véhicule à moteur qui rejetait une requête présentée en vertu de l'alinéa 11x) de la Loi sur le dimanche. Les Distributions Eclair Ltée a déposé, auprès du Comité des transports par véhicule à moteur (C.T.V.M.), une requête en vertu de l'alinéa 11x) de la Loi sur le diman-

Guy Roberge, Président

M.D. Armstrong

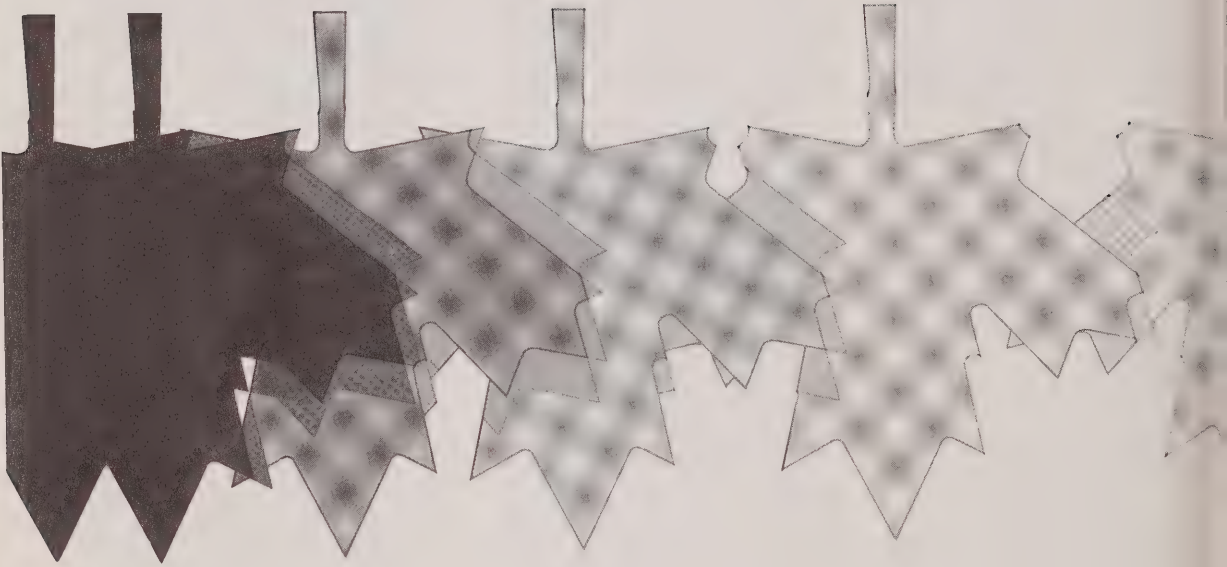
J.T. Gray

D.H. Jones

J.A.D. Magee

J.B.G. Thomson

Yves Dubé (ad hoc)



Toutefois, les systèmes à longue distance n'ont pas été construits, parce que le volume de denrées n'est pas assez important, à long terme, pour permettre de réaliser les économies d'échelle nécessaires à ce moyen de transport utilisateur de gros capitaux.

Le Comité est toujours prêt à traiter les demandes de certificat dans le plus bref délai possible. À cette fin, il a établi une série de règles et de règlements qui seront invoqués si le Comité décide de tenir des audiences. De même le Comité surveille continuellement les progrès réalisés au pays et à l'étranger dans le domaine de la technologie, de l'économie et des applications relatives aux pipe-lines de denrées.

À cet égard, des représentants du gouvernement et de l'industrie, au Canada et aux États-Unis, se rencontrent pour discuter des normes de conception et de construction, des règlements et des incidences en matière de politique, relativement à des pipe-lines de denrées éventuels.

Pompage auxiliaires, peut être de véritable relevance, par conséquent, de la compétence de la Commission. Toutefois, la compétence de la Commission se limite aux pipe-lines de denrées qui relient une province à une autre ou qui s'étendent au-delà des limites d'une province. En vertu de son pouvoir juridique, la Commission délivre des certificats de commodité et de nécessité publiques justifiant la construction et l'exploitation de pipe-lines de denrées. Un pouvoir juridique secondaire porte sur le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs.

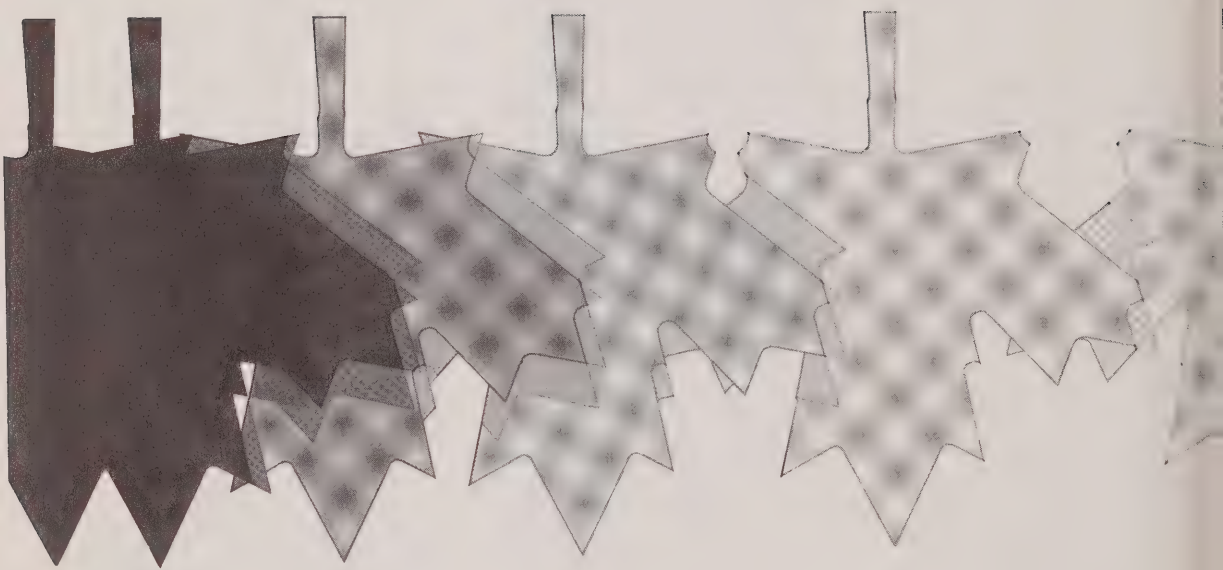
Les pipe-lines de denrées de courte distance sont déjà utilisés au Canada. En outre, depuis 1950, les représentants de l'industrie et des gouvernements canadiens se sont grandement intéressés aux systèmes à longue distance. Cet intérêt a donné lieu à des projets de recherche-pilote, à petite et à grande échelle, sur les caractéristiques physiques du transport de charbon, de potasse, de soufre et de minéral de fer par pipe-line, au moyen d'un mélange d'eau ou de pétrole.

La Commission canadienne des transports a amorcé et financé une grande partie de ces travaux de recherche. Le secteur privé, de son côté, a consacré des sommes importantes pour étudier la faisabilité et la viabilité de certains pipe-lines de denrées destinés à l'acheminement de ressources éloignées vers les marchés et pour évaluer les avantages économiques de ce moyen de transport par rapport aux réseaux ferroviaires actuels, particulièrement à des fins de négociation des tarifs ferroviaires.

La Commission a compétence en matière en vertu de la Partie II de la Loi nationale sur les transports.

Le principe du pipe-line de denrées est le même que celui de l'oléoduc. Il sert à transporter un mélange d'eau, ou d'autres liquides, et de produits granulaires comme le minerai de fer, le charbon, la potasse, le soufre, ou d'autres minerais. Les pipe-lines qui servent au transport d'ammoniac anhydre relèvent de la compétence de la Commission; quant aux pipe-lines dont le pétrole forme la partie liquide, ils relèvent à la fois de la compétence de la Commission et de celle de l'Office national de l'énergie.

Les pipe-lines de denrées sont divisés en deux catégories: les systèmes à courte distance et ceux à longue distance. (En général, un système à courte distance a une utilisation importante, par exemple l'évacuation par pipe-line des résidus d'une exploitation minière.) Le système à longue distance, qui utilise habituellement de nombreuses stations de



J.B.G. Thomson, Président
A.D. Magee
M. McDonough
B.R. Wolfe

● une collaboration continue avec le ministère des Transports sur des questions qui touchent la mise en application, au Canada, de l'*International Convention for Safe Containers* et des projets de réglementation y afférant.

Dans le but de faciliter le transport multimodal, la Direction continue à représenter les vues de la Commission et à travailler de concert avec l'industrie, par l'entremise de l'Organisation canadienne pour la simplification des pratiques commerciales (COSTPRO), afin de simplifier et d'améliorer les documents de transport. À ce titre, elle participe aux travaux de l'*Interdepartmental Committee on Trade Distribution Systems* pour l'établissement de la position du Canada devant le groupe de travail de la CEE sur la simplification des pratiques commerciales internationales. La Direction collabore aussi avec le Comité des opérations internationales du Secrétariat de transport des marchandises dangereuses en vue de la préparation de la position du Canada devant le groupe d'experts de la CEE sur le transport des marchandises dangereuses.

● la coordination de la position du Canada devant le Comité des transports intérieurs de la Commission économique européenne (CEE) lors de l'assemblée intergouvernementale tenue en janvier 1979 à Genève. Le Comité en question a pour mission de réviser le travail courant de ses organismes consistant, comme le groupe d'experts sur les transports réunis, le groupe d'experts sur les statistiques des transports, le groupe d'experts sur les questions douanières dans le domaine des transports et le groupe d'experts sur le transport des denrées périssables. La Direction surveille les activités du Comité des transports intérieurs afin de déterminer ses incidences éventuelles sur le Canada et offre ses conseils sur les questions qui touchent le Canada.

Commission était à la tête de la délégation canadienne lors de la conférence des plénipotentiaires à cette fin par les autorités nationales, étant donné que les travaux effectués à cette fin par les autorités bénévoles en la matière, c'est-à-dire l'Organisation internationale de normalisation, sont suffisants.

D'autre part, les pays en voie de développement ainsi que les États socialistes favorisent la conclusion d'un accord international à caractère juridique sur les dimensions des conteneurs et les coefficients de chargement. La Direction continue de surveiller toute activité internationale dans ce domaine, surtout en ce qui concerne les incidences économiques éventuelles pour le Canada.

● les autres fonctions de la Direction comprennent:

la participation aux activités internationales en cours et aux consultations auprès de l'industrie et qui concerne les normes relatives aux conteneurs. Ces questions sont maintenant l'objet d'une révision annuelle par la Commission des transports maritimes de la NUCED. Selon les pays industriels y compris le Canada, il n'est pas nécessaire au gouvernement

Au cours d'une série de réunions de l'Organisation de coopération et de développement économique sur le transport maritime, les pays industriels ont surtout examiné les questions concernant les pavillons de complaisance, la concurrence entre États commerciaux, la réservation du transport de marchandises, l'assurance maritime, le commerce maritime et les statistiques maritimes. Un sujet a retenu tout particulièrement l'attention du fonctionnaire de la Direction assistant à ces réunions soit le niveau de réglementation sur le transport maritime jugé acceptable dans le cadre du trafic entre les pays de l'OCDE et le reste du monde.

La Direction a participé à un certain nombre d'entretiens avec la Communauté économique européenne en vue d'établir la base de ratification et de mise en vigueur du Code de conduite des conférences maritimes des Nations-Unies. Bien que le Canada ne soit pas partie, cette Convention revêt un intérêt particulier puisque les cartes sur le trafic maritime y sont envisagées sous un angle différent de celui de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes administrées par le Comité des transports par eau.

Une étude sur le transport maritime internationale a été menée dans le cadre de la politique canadienne sur le transport maritime élaborée actuellement par le Conseil consultatif de la navigation maritime. La Direction continue d'effectuer des études sur les réalisations dans le domaine du transport maritime international et notamment sur leur incidence pour le Canada, et de favoriser l'établissement d'un système de collecte et de vérification des données. À titre d'exemple, la Direction analyse actuellement les

Au mois de mai 1979, le Comité juridique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

tentatives.

lors d'une conférence des plénipotentiaires.

pas été résolues et seront réglées

sieurs questions particulières n'ont

vant-projet de la convention. Plus

Direction, a permis de terminer l'a-

canadienne était un membre de la

sion, dont le chef de la délégation

vrier et mars 1979, la sixième Ses-

nal (TCM). Tenue à Genève, en fé-

le transport multimodal internatio-

l'avant-projet d'une convention sur

(CNUCED), dans le but d'élaborer

le commerce et le développement

Conférence des Nations-Unies sur

gouvernemental (CPI) de la

sion du Groupe préparatoire inter-

trie dans le cadre de la sixième Ses-

les consultations auprès de l'Indus-

tés interministérielles en cours et

La Direction a coordonné les activi-

vités de transport multimodal.

incidence économique sur les activi-

portent sur des questions ayant une

lors de réunions internationales qui

Canada, ainsi qu'aux négociations,

tion des positions prises par le

participe également à la formula-

et en provenance du Canada. Elle

transport multimodal à destination

gues internationaux qui touchent le

des facteurs économiques et juridi-

La Direction est responsable de l'a-

Direction du transport multimodal international et de sa simplification

Maritime Commission.

statistiques douanières trimestriel-

les sur les conteneurs en transit en-

tre le Canada et les États-Unis

d'Amérique. Ces données ont beau-

coup servi au Comité de liaison in-

terorganismes de la U.S. Federal

est réuni à Montréal afin d'étu-

les incidences légales du projet et

convention TCM sur les conven-

tions internationales en matière

droit aérien, et de formuler toute

conclusion qui sera éventuellement

présentée à la conférence des plé-

potentiaires. Un agent de la Dire-

tion a assisté à cette réunion, en

compagnie de représentants des

Services juridiques de la Commis-

sion. Bien que de nombreuses di-

cussions y aient eu lieu, la réuni-

n'a pas été concluante et les par-

ants ont signalé que de nombreux

problèmes fondamentaux devro-

être réglés lors de la conférence

plénipotentiaires en accordant

l'importance nécessaire au trans-

port aérien dans le cadre du pro-

de convention.

L'objectif principal de la conven-

tion est d'établir un accord inter-

national sur le régime de responsa-

bilité et les exigences en matière d'

documents, relativement au tra-

port international des marchan-

ses acheminées par deux ou plu-

sieurs modes de transport. Les

éléments importants de cet acco-

sont les suivants: 1) le principe

de "responsabilité directe" des ma-

chandises, selon lequel l'entrep-

neur de transport multimodal

(ETM) assume l'entière responsa-

lité des marchandises, de leur p-

de départ à leur point d'arrivée;

dans les cas de pertes ou de dom-

magés cachés. Il restera aux plé-

rence, à établir un régime de

responsabilité applicable lorsqu'

causés à une étape connue du

transport multimodal.

Association du transport aérien international (IATA)

Un fonctionnaire de la Direction s'est rendu à Bruxelles avec la délégation canadienne envoyée à l'audience publique convoquée par les services officiels de l'aviation civile américaine (CAB) pour connaître les motifs pour lesquels l'IATA devrait continuer de jouer d'une dispense à la Loi Sherman qui interdit l'établissement de tarifs, et pour que le CAB expose ses vues sur les conséquences possibles des conférences précédentes de l'organisme.

Le Canada, les 18 autres pays participants et les quatre organismes présents ont rejeté la proposition formulée par le CAB. La C.C.T., par l'intermédiaire de la Direction du transport aérien international et du Comité des transports aériens, surveille depuis la situation.

Direction du transport maritime international

La Direction assure au Comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur la politique économique en matière de transport maritime, et de leur incidence sur les flottes de commerce, battant pour la plupart pavillon étranger, qui achèment les importations et les exportations canadiennes. Elle présente en outre les thèses du Comité relativement à la politique de règlementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'attention du Comité, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords maritimes internationaux.

C'est en qualité d'expert en matière de transport maritime qu'un délégué de la Direction représentait la Commission au sein de la délégation canadienne envoyée à la cinquième session de la Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Au cours des quatre prochaines années, cet organisme devra principalement débattre, dans le domaine du transport maritime, les questions concernant les droits de transport de marchandises en vrac et la suppression des pavillons de commerce. Malgré la résistance manifestée par les pays industrialisés, il ressort nettement, d'après les questions soulevées et le programme de travail établi, que la majorité des États désirent une plus vaste réglementation à l'égard du transport maritime.

La Direction a, pour le compte de la Commission, coordonné l'élaboration d'une prise de position canadienne en ce qui a trait à l'assurance maritime, laquelle expose les vues du secteur privé désirant une plus grande souplesse. Elle a offert les services d'un coordonnateur et d'un porte-parole pour tous les pays industrialisés participant à la réunion du groupe de travail de la CNUCED où on a convenu d'établir des clauses types "non obligatoires." Comme cet organisme envisage de poursuivre ses négociations, la Direction assure une liaison constante avec l'industrie pour protéger les intérêts à la fois des consommateurs et des assureurs.

Les sur quelques questions d'importations d'affrètement et l'établissement des tarifs.

La Direction a également assisté à la réunion tripartite (Canada/CEAC/ats-Unis), composée d'un groupe d'experts en statistiques, qui a eu lieu à Paris en mars 1979. On y a fait au point une méthode permettant l'échange de données sur les flottes et le trafic devant servir à l'examen périodique de l'acheminement du trafic dans la région nord atlantique.

Déclaration de Bonn sur le terrorisme

En mai 1979 se réunissait à Londres une autre équipe d'experts en vue d'arrêter les modalités et les moyens d'exécution des dispositions ayant trait au transport aérien, que prévus dans la Déclaration de Bonn faite en 1978, à l'occasion de la réunion au sommet des chefs d'État et de gouvernements de sept pays, y compris le Canada. Cette déclaration prévoit des sanctions, sous forme d'arrêt de vols, envers les pays qui refusent d'extrader ou de poursuivre des pirates de l'air ou qui ne retournent pas un aéronef détourné. Un fonctionnaire de la Direction représentait la Commission à la réunion de Londres au cours de laquelle ont été fixées les mesures à prendre pour la Déclaration.

Pays scandinaves/Israël

Les négociations avaient trait à l'accès à Toronto par leurs compagnies aériennes respectives. Un accord n'a pu être conclu en raison du moratoire imposé par le gouvernement canadien interdisant tout nouvel accès à cet endroit puisque l'aéroport de Toronto est déjà achalandé.

Jamaïque

Une ronde de négociations a eu lieu à Ottawa avec les autorités aéro-

nautiques de la Jamaïque qui tentent d'ajouter d'autres points à la route canadienne qui leur a été désignée. Aucune entente n'a encore été signée, mais il est possible que d'autres négociations se tiennent.

La Direction a, comme par le passé, délégué de ses représentants à un certain nombre de sessions et de réunions.

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Un membre de la Direction continue de représenter le Canada au sein du Comité des transports aériens de l'OACI qui traite des questions économiques de l'aviation internationale.

Dans le domaine de la simplification, le chef de la Direction agit en qualité de président du Comité national de la facilitation du Canada. De mai 1978 à avril 1979, il a présidé une série de réunions préparatoires à la 9^e session de la Division de la facilitation de l'OACI tenue à Montréal entre les 18 avril et 5 mai 1979. À la session, le président du Comité était le délégué principal

d'un groupe de sept représentants de différents ministères. Les délégués de quelque 79 pays adhérents et de neuf organisations internationales ont étudié 165 documents de travail.

Accords aériens à l'étude au cours de l'année

Royaume-Uni

En outre, un accord avec la Nouvelle-Zélande a été annulé, un autre avec la Turquie n'a pas été ratifié tandis que deux autres, avec l'Autriche et le Venezuela, n'ont été que paraphés. De plus, des services aériens à destination de l'Esplanade internationale ont été autorisés par permission spéciale plutôt que par accord. Des services aériens internationaux sont donc assurés entre le Canada et 31 autres pays.

La troisième ronde de négociations avec British Airways qui demande accès aux aéroports de l'ouest du Canada, devait se dérouler au début de 1979, mais a été reportée en attendant une décision des autorités britanniques, à savoir si la base britannique d'Air Canada devait passer de Heathrow à Gatwick. Comme il a été déterminé que le transporteur canadien pouvait demeurer à Heathrow, de nouvelles négociations sont prévues pour avril 1980.

États-Unis d'Amérique

Deux rondes de négociations avec les autorités américaines ont porté sur les révisions des accords de services aériens réguliers et non réguliers. D'autres négociations sont prévues.

Inde

La Direction a tenu des discussions exploratoires avec l'Inde sur une liaison à sens unique par Air India à destination de Montréal.

Commission européenne de l'aviation civile (CEAC)

En juin 1979 se tenait à Strasbourg la dixième session trisannuelle de la CEAC à laquelle participait un fonctionnaire de la Direction, à titre de membre de la délégation observatrice canadienne. Sa participation a permis au Comité de se familiariser davantage avec les activités de cet organisme et d'échanger des

● représente la Commission et les intérêts canadiens lors des travaux d'organisations internationales et intergouvernementales comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) tout en examinant les aspects juridiques qui en découlent.

Accords bilatéraux sur les services aériens à horaire fixe

À ce jour, le Canada compte 34 accords aériens bilatéraux avec les pays suivants:

Allemagne
Argentine
Australie
Barbade
Belgique
Chine
Danemark
États-Unis
France
Grèce
Haïti
Hollande
Israël

(U.R.S.S.)
socialistes soviétiques
Union des républiques
Trinidad et Tobago
Tchécoslovaquie
Suisse
Suède
Royaume-Uni
Portugal
Pologne
Pérou
Panama
Pakistan
Norvège
Mexique
Maroc
Japon
Jamaïque
Italie

En décembre, la structure du Comité a été modifiée quelque peu de manière à lui permettre de s'acquitter plus efficacement de ses responsabilités dans les domaines du transport international et de devenir une tribune plus importante pour les débats concernant ces questions. De plus, la composition du Comité a été élargie.

Le Comité qu'un Secrétaire et un Centre de documentation servent se subdivise en trois directions qui s'occupent respectivement, sur le plan international, du transport aérien, du transport maritime et du transport multimodal et de sa simplification.

Direction du transport aérien international

La Direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens de transport aérien et concourent à maximiser les avantages pour le Canada et ses transporteurs aériens.

Pour mener à bien cette tâche, la Direction:

- prend part directement à la préparation et à la négociation d'accords pour permettre l'inauguration et la prestation de services aériens entre le Canada et d'autres pays;
- collabore à la mise en application et à l'exécution des accords en analysant et en interprétant leurs stipulations et conditions et en donnant des avis sur leur incidence pour les usagers et les transporteurs canadiens; et

Sur le plan de la réglementation, il agit comme conseil et collabore à l'élaboration et à la mise en application de politiques et de mesures régissant tous les transports et les aspects économiques et juridiques du transport entre le Canada et d'autres pays. Il s'emploie également à concilier les intérêts des entreprises de transport du pays aux niveaux intérieur et international.

Tout aussi importante est la participation du Comité, au nom de la Commission, aux travaux d'organisations intergouvernementales et internationales qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. Le Comité participe aussi aux négociations d'accords internationaux se rapportant aux divers modes de transport; effectue des recherches et des analyses; et fait part de ses observations à la Commission ou à tout autre organisme gouvernemental sur les retombées économiques et juridiques et les conditions des propositions et accords internationaux. Il formule et recommande des mesures appropriées pour l'exécution des ententes et consulte, au besoin, d'autres ministères et organismes canadiens et se tient en contact avec le secteur privé.

M. McDonough, Président

Guy Roberge

M.D. Armstrong

J. Ves Dubé

T. Gray

O.H. Jones

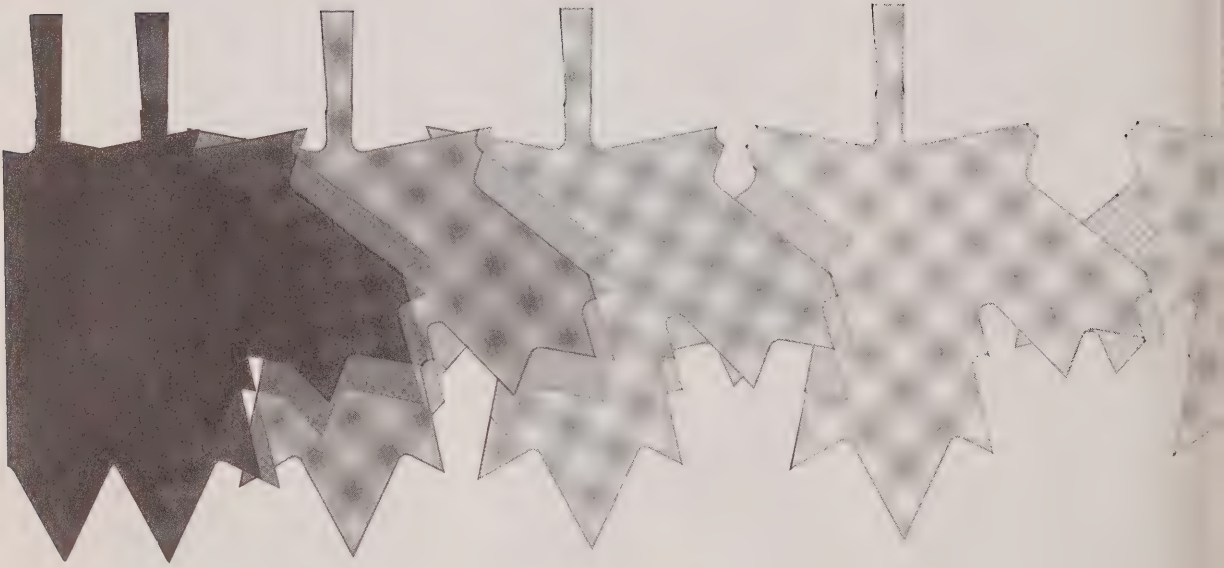
A.D. Magee

B.G. Thomson

Substituts: R. A. Azzie

J. A. L. G. Drainville

R. M. March



Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette loi, des subventions pour le transport des marchandises sont versées aux camionneurs et aux entreprises de transport des marchandises par camion, inaugurée en 1969, s'apparente à la Loi sur les taxes de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, laquelle prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, se sont élevés à 37,6 millions de dollars en 1979, comparative-ment à 33,1 millions en 1978. (Voir annexe "BB")

En octobre 1979, alors qu'il semblait que la décision du Comité tariffaire sur les taxes de transport des marchandises, le Canadien National avait demandé une majoration tarifaire moyenne de 20 p. 100, requête que le Comité a rejetée pour le motif qu'il était sur le point de rendre sa décision sur l'enquête faite relativement aux deux tarifs. La décision devait être rendue au début de la nouvelle année.

Région atlantique. Les sept autres ont été tenues dans plusieurs collectivités de Terre-Neuve dans le cadre d'une enquête sur l'horaire et les normes de service du service d'autocars Roadcruiser du CN. Le rapport de l'enquête devait paraître au début de 1980.

Service autocars Roadcruiser du CN

Les autocars Roadcruiser du CN constituent le seul moyen de transport de surface en commun, à Terre-Neuve.

En août 1978, la compagnie a déposé une nouvelle majoration tarifaire de l'ordre d'environ 20 p. 100 devant entrer en vigueur le 1^{er} novembre 1978 ainsi qu'une autre hausse de 16 p. 100 devant entrer en vigueur le 1^{er} février 1979. Des audiences ont été tenues à ce sujet à St-Jean et à Corner Brook au cours desquelles la province de Terre-Neuve, plusieurs représentants d'organismes provinciaux et des citoyens de la région ont déposé des interventions contraires.

En octobre 1979, alors qu'il semblait que la décision du Comité tariffaire sur les taxes de transport des marchandises, le Canadien National avait demandé une majoration tarifaire moyenne de 20 p. 100, requête que le Comité a rejetée pour le motif qu'il était sur le point de rendre sa décision sur l'enquête faite relativement aux deux tarifs. La décision devait être rendue au début de la nouvelle année.

Audiences

Comme aucune intervention contre n'a été déposée relativement à 38 de ces projets, ces dossiers ont donc été fermés. En effet, la Commission ne mène une enquête que si une personne ou un organisme représentant les transporteurs ou les entreprises de transport touchés par un projet dépose une intervention contraire à son agrément. Les 10 autres requêtes étaient encore à l'étude à la fin de l'année.

Le Comité des transports par véhicule à moteur a tenu 67 audiences publiques au cours de l'année. De ce nombre, 58 avaient trait au transport de marchandises le dimanche et deux à des appels de demandes de subventions par des transporteurs par véhicule à moteur dans les provinces Maritimes, en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la

Pour ce qui est des requêtes présentes en vertu de la Loi sur le dimanche par les entreprises de transport "commerciales" en 1979, le Comité a octroyé 12 autorisations permanentes et 287 temporaires.

Crise de pétrole

Dans l'expectative d'une pénurie possible de combustibles pétroliers semblable à celle qu'avait connue certains parties de l'Est canadien au cours de l'hiver 1978-1979, la Commission a donné un avis public en novembre 1979 demandant aux exploitants de camions-citernes de hâter leur dépôt de requêtes en exemption, en vertu de la Loi sur le dimanche, afin d'assurer la livraison régulière de mazout en cas d'urgence au cours de l'hiver 1979-1980. À la fin de l'année, un total de 64 autorisations provenant de 88 exploitants de camions-citernes avaient été délivrées pour le transport de combustibles pétroliers, le dimanche.

Acquisitions

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci retendrait indument la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public. En 1979, le Comité a reçu 48 requêtes en acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur.

Loi sur le dimanche

L'alinéa 1(x) de la Loi sur le dimanche permet à la Commission d'autoriser le transport de marchandises le dimanche, lorsqu'elle juge que les circonstances l'exigent. Avant de rendre une décision, la Commission doit tenir compte de l'objet de ladite loi, soit qu'un jour de repos soit accordé le dimanche, dans la mesure du possible; elle doit aussi prévenir tout retard injustifiable dans la livraison de marchandises.

Une des décisions importantes que le Comité de révision de la Commission a rendues au cours de l'année avait trait au statut d'une entreprise de camionnage privée (compagnie appartenant à l'expédition des marchandises). Le Comité devait déterminer si ce genre d'entreprise peut demander une exemption de l'interdiction de se livrer à des activités de transport le dimanche, tel que stipulé dans la Loi sur le dimanche. L'affaire qu'a entendue le Comité de révision reposait sur la signification dans la Loi des mots "entreprise de transport". Le Comité a arrêté que ces mots s'appliquaient tant à des exploitants privés qu'à des camionneurs rétribués.

La décision que le Comité de révision a rendue à ce sujet, le 30 mars 1979, mettait en cause Les Distributions Eclair Ltée. Depuis, 109 autorisations temporaires et 23 permanentes ont été délivrées aux camionneurs privés aux fins de l'utilisation de leurs véhicules le dimanche.

Le Comité s'occupe principalement du traitement et du règlement des requêtes présentées en vertu de la Loi sur le dimanche par les transporteurs routiers qui veulent transporter des marchandises le dimanche. Il administre également l'article 27 de la Loi nationale sur les transports tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autotransport de camions par route autre que celle de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la Loi nationale sur les transports, qui régit directement les entreprises extra-provinciales de transport par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouvernement en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autotransport Roadcruiser du CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du Comité depuis août 1976.

Le plus, la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission a des pouvoirs de révision des tarifs au transport des marchandises dans la Région atlantique au nom du Comité. Aux termes de cette loi, des subsides sont versés aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur de la Région atlantique.

J.A.D. Magee, Président

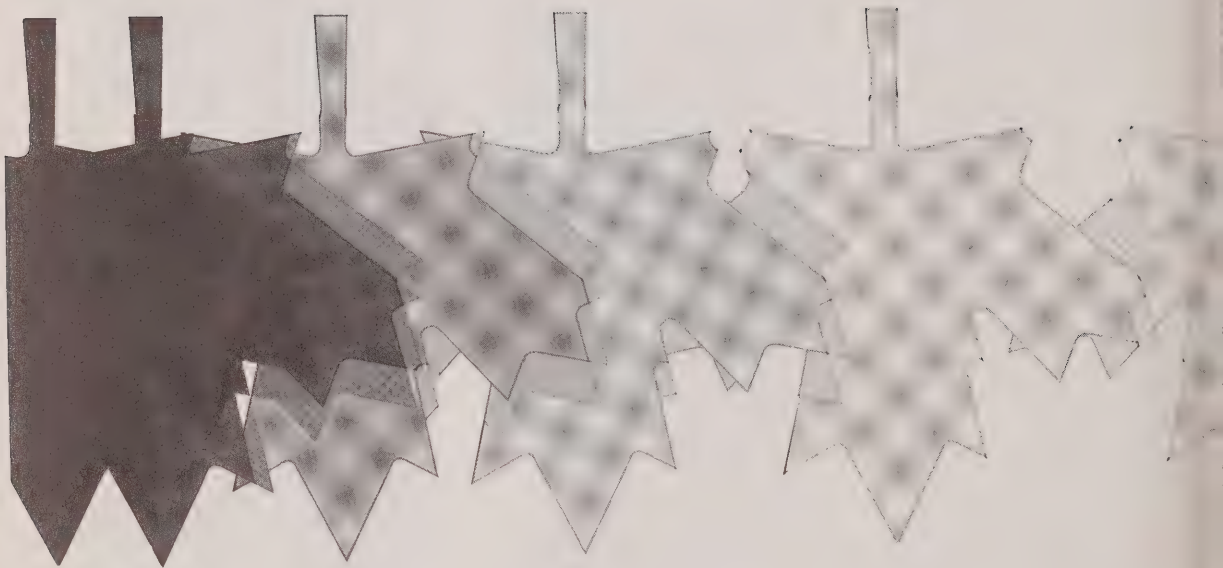
R.A. Azzie

D.H. Jones

R.M. March

J.M. McDonough

B.R. Wolfe



Après enquête, le Comité a informé le Ministre des graves problèmes sociaux et économiques auxquels la région ferait face si la Société des transports du Nord Limitée abandonnait son service. Le Comité a par la suite été avisé que Transports Canada et le ministère des Affaires indiennes et du Nord avaient entrepris au début de l'automne de trouver une solution à court terme, à titre d'urgence, et qu'un groupe de travail allait être formé pour examiner les autres services de transport possibles.

Étude des conditions et des besoins du transport par eau sur les Grands lacs

Le Ministre a été informé le 11 mai 1979 de l'intention du Comité de revoir la nécessité d'une réglementation permanente des permis et des tarifs en vertu de la Loi sur les transports concernant les mouvements en vrac entre des points situés sur les Grands lacs et le fleuve Saint-Laurent à l'ouest de Québec (extrémité ouest de l'Île d'Orléans). Un avis d'enquête a été publié le 19 mai 1979 dans la Partie I de la Gazette du Canada établissant le mandat et fixant au 30 juillet 1979 la date limite du dépôt des commentaires par les intéressés.

Un rapport sur les constatations de l'enquête destiné au ministre des Transports était en préparation à la fin de l'année.

Ces données qui sont mises à jour chaque semaine sont utilisées par le Comité, la Direction de la recherche de la Commission et différents ministères, notamment Transports Canada, la Défense nationale, Industrie et Commerce et Statistique Canada. La Section des services de navigation a également compilé et dressé les listes des navires marchands canadiens du Comité, publication annuelle donnant des précisions sur les navires canadiens et sur d'autres types d'embarcations. Un sondage mené auprès des détenteurs de ces listes a confirmé l'utilité de ces renseignements.

Outre les études et analyses économiques dans le domaine du transport maritime, le Comité, par l'entremise de sa Section des services de navigation de la Direction économique, a continué de tenir à jour des données informatisées sur environ 3 000 navires immatriculés au Canada et d'autres types d'embarcations et sur quelque 1 000 propriétaires/exploitants se livrant à des activités commerciales dans la région du fleuve Mackenzie, l'ouest de l'Arctique, le marché transfrontière des Grands lacs, le cabotage et les marchés internationaux.

La Commission n'a reçu aucune directive de l'Office de répartition des approvisionnements en énergie au cours de l'année en vertu de l'article 27 de la Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie, 1979.

Par l'entremise de sa Direction économique, le Comité a continué de prodiguer aide et conseils à la Direction de la recherche de la Commission et a prêté son concours à d'autres ministères fédéraux en l'occurrence Transports Canada, Énergie, Mines et Ressources, Finances et Affaires indiennes et du Nord.

Les données informatisées sur les origines et les destinations des données recueillies par Statistique Canada ainsi que celles tirées de l'annuaire des navires de Lloyd ont été fondées de manière à comprendre des données sur les cartes et ce dans l'optique des responsabilités qui incombent au Comité en vertu de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, 1979. Elles comprennent les mouvements de navires et des marchandises dans le cadre du cabotage intérieur et international, du commerce canado-américain et du commerce extérieur.

Études et activités spéciales

Service dans la région de Fort Franklin - Grand lac de l'Ours

Ltd., Great Lakes Barge Limited et Seaway Dredge and Dock Company Inc. Le Comité n'avait pas encore fixé la période de préavis et l'affaire était encore pendante à la fin de l'année.

Le 23 février 1979, la Société des transports du Nord Limitée a informé le Comité de son intention d'abandonner, à la fin de la saison d'exploitation de 1979, la desserte des secteurs Rivière de l'Ours et Grand lac de l'Ours situés dans le réseau hydrographique du fleuve Mackenzie.

Le 4 mai 1979, les intéressés ont été invités à soumettre leurs commentaires le 2 juillet 1979 au plus tard. Le commissaire des Territoires du Nord-Ouest, The Canadian Arctic Co-operative Federation Limited, le ministère des Affaires indiennes et du Nord, Echo Bay Mines Ltd., le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, Saktu Development Limited, Northwest Territories Chamber of Mines, Northern Canada Power Commission, Bransons Lodge et la Compagnie de la Baie d'Hudson se sont prévalus de ce droit.

Arctic Transportation Ltd. a demandé à la Commission de réviser la décision C.T.E. 5-79 qui n'accorde pas de permis relativement au KAP IV. Étant convaincu que de nouveaux faits avaient été présentés, le Comité de révision a renvoyé la requête au Comité des transports par eau aux fins de révision. L'autorisation a été accordée relativement à l'audit navire en vertu de la décision C.T.E. 11-79 du 5 juin 1979.

Arctic Transportation Ltd. en a appelé auprès du Ministère de la décision C.T.E. 5-79 et plus précisément de la non-délivrance d'un permis pour le KAP IV. L'appel a été rejeté, sauf pour ce qui est dudit navire, l'affaire ayant déjà été réglée dans la décision C.T.E. 11-79.

Arctanav Marine Limited a également interjeté appel de la décision C.T.E. 4-79 auprès du Ministère qui l'a également rejeté.

Streper Bros. Marine Transport Ltd. a demandé à la Commission de réviser la décision C.T.E. 9-79 qui rejetait sa demande de permis. Comme le Comité de révision a jugé la requête non recevable, le transporteur en a appelé auprès du Ministère et l'affaire était encore pendante à la fin de l'année.

Conformément à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, deux compagnies ont déposé des avis de projet d'acquisition. Fednav Limited de Montréal a signifié son intention d'acquiescer toutes les actions de Arctic Transportation Ltd. de Calgary appartenant à Seaspan International Ltd. soit 66 2/3 p. 100 du capital émis de Arctic Transportation Ltd. Comme le Comité n'a reçu aucune intervention contraire, le dossier a été fermé. L'autre avis d'acquisition à été déposé par A.B. McLean Ltd. de Sault-Sainte-Marie (Ontario) qui projetait d'acheter toutes les actions de A.B. McLean and Sons

Règlement d'exemption pour le cabotage

Conformément aux pouvoirs que lui confère le Règlement d'exemption pour le cabotage, le Comité a continué d'étudier les requêtes présentées au ministre de Revenu Canada en exemption de la Partie IV de la Loi sur la marine marchande du Canada.

En cours de l'année, il a étudié 89 requêtes et il a conseillé le ministre du Revenu Canada comme l'exige l'édit réglementaire. Ce nombre représente une augmentation de 42 par rapport à l'année civile précédente.

Services de transport maritime

Neuf demandes de permis de transport maritime ont été déposées en 1979: trois pour la région des Grands lacs et six pour celle du fleuve Mackenzie dont trois valaient également l'ouest de l'Arctique canadien.

Ces permis ont été octroyés aux requérants des Grands lacs relativement à six navires ainsi qu'à cinq des six requérants du fleuve Mackenzie, dont deux pour l'ouest de l'Arctique canadien. (Voir l'annexe "AA")

Streper Bros. Marine Transport Ltd. s'est vu refuser un permis pour la région du fleuve Mackenzie tandis que Arctanav Marine Limited a été limitée à cette même région.

Conférences maritimes

Au 31 décembre 1979, la Commission était dépositaire de documents de 45 conférences maritimes dont les membres desservaient les ports canadiens, soit cinq de moins que l'année précédente. Quatre conférences maritimes ont été organisées en 1979: l'Est du Canada et le Sud de l'Afrique d'une part, et l'Est de l'Afrique d'autre part, deux autres qui fournissaient des services de transport maritime et d'exportation en provenance du Canada, et enfin une conférence internationale sur l'importation et l'exportation de produits de Hong Kong, Taïwan et l'Est du Canada, se sont déroulées au cours de l'année dernière. Deux nouveaux accords d'affrètement ont été conclus au cours de l'année dernière.

Les 45 conférences représentées sont réparties sur l'ensemble des ports maritimes du Nord; 67 de ces lignes ont assuré 275 services aux ports canadiens.

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

En 1979, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a déposé auprès de la Commission, conformément à l'article 16 de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, une modification à son Tarif des droits de quai et d'entreposage de la voie maritime du Saint-Laurent, dont avis est paru dans la Partie II de la Gazette du Canada le 10 septembre 1979.

Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes

Cette nouvelle loi a été promulguée en avril, à la suite de l'enquête menée par le Comité sur l'application de la loi précédente. Le Comité, et le groupe de travail interministériel qu'il présidait, ont conclu que les conférences maritimes jouent toujours un rôle utile dans le commerce extérieur du Canada. Ils ont en outre constaté qu'il n'y avait pas suffisamment de motifs valables pour accroître les pouvoirs du gouvernement en matière de réglementation. Le Comité a exprimé l'opinion que l'ancienne loi avait atteint ses principaux objectifs et qu'elle pouvait servir de base à la loi destinée à la remplacer (et qui est maintenant en vigueur), soulignant toutefois qu'il y avait lieu d'ajouter certaines dispositions.

Ainsi la nouvelle loi précise davantage les rôles de la Commission canadienne des transports et de la Commission sur les pratiques restrictives du commerce en ce qui a trait à la surveillance, aux enquêtes et à l'application des dispositions législatives.

Les conférences maritimes sont désormais tenues de rencontrer un groupe d'expéditeurs désigné par le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 15(2) de la Loi soit, en l'occurrence, le Canadian Ship-pers Council. Grâce aux nouvelles dispositions, il est maintenant plus facile pour le public d'obtenir des renseignements sur les tarifs des conférences. La Loi est en vigueur pour cinq ans et peut être prorogée par proclamation. L'efficacité de la Loi fait l'objet d'une attention constante et sera remise en question avant le 31 mars 1984.

Canso Industrial Development Authority. Une audience publique a été tenue à Saint-Jean (Terre-Neuve) du 29 octobre au 2 novembre 1979.

La décision CTE 12-79, rendue publiquement le 28 décembre 1979, recommandait une majoration globale d'environ 17 p. 100 des droits de pilotage de l'Administration, avec toutefois des variations d'un port à l'autre. Dans la décision, il était aussi fait mention d'un certain nombre de facteurs, au chapitre du coût des salaires et des avantages sociaux des pilotes, contribuant à une situation peu satisfaisante. Selon le Comité, ces facteurs, combinés, donnent un peu trop de contrôle aux pilotes.

Le 23 février 1979, le Comité a rendu la décision CTE 3-79 dans laquelle il recommandait l'approbation du tarif de droits publié par l'Administration de pilotage des Laurentides le 7 octobre 1978. L'Administration a publié une autre modification à son tarif le 1er septembre 1979. L'avis d'opposition déposé par Golden Eagle (Canada) Limited et Golden Eagle (Liberté) Limited, le 1er octobre 1979, a été retiré le 11 décembre 1979. La décision CTE 14-79 du 17 décembre 1979 recommandait l'application du tarif de droits publié le 1er septembre 1979 par l'Administration de pilotage des Laurentides.

Le Comité des transports par eau est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire entre les ports canadiens, dans les zones prescrites par le gouvernement en conseil. Ses attributions sont à la fois de nature juridique et administrative.

Les fonctions juridiques du Comité comprennent la délivrance de permis de transport par eau et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables de l'avis du Comité. Lorsque celui-ci rejette un tarif type, il peut, soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. (Voir l'annexe "A")

Les pouvoirs administratifs du Comité s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques, ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs et des mandes de permis.

D'autres lois confèrent au Comité des responsabilités additionnelles. La Loi sur le pilotage, qui est en vigueur depuis le 1^{er} février 1972, prévoit la prestation de services de pilotage dans quatre régions du Canada. Elle a institué pour chacune de ces régions une administration chargée d'établir, d'exploiter et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation.

En vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la Gazette du Canada tous les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Sur réception de pareil avis,

L'application des modifications proposées est automatiquement suspendue et le Comité devient habilité à mener une enquête et à tenir, s'il y a lieu, des audiences publiques. L'administration concernée doit tenir compte de toute recommandation formulée par le Comité à cet égard.

La Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent autorise cette administration à fixer des tarifs qui doivent être déposés auprès du Comité s'ils ne sont pas établis en vertu d'un accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique. Les tarifs entrent en vigueur dès la date de leur dépôt auprès de la Commission.

Le Comité est en outre chargé de l'application de la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1979 et qui remplace l'ancienne, devenue périmée le 31 mars 1979. La nouvelle loi soustrait certaines pratiques des conférences maritimes aux dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, et oblige les conférences maritimes à déposer leurs tarifs marchandises et d'autres documents auprès de la Commission.

La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnementnements, d'énergie, d'adoption en mars, habilite l'Office de répartition des approvisionnementnements d'énergie à enjoindre à la Commission canadienne des transports d'ordonner l'utilisation de tout navire canadien, suivant les exigences de l'Office, et d'autoriser un navire battant pavillon étranger à transporter tout produit contrôlé entre des ports canadiens, si aucun navire canadien approprié n'est disponible.

Le Règlement d'exemption pour le cabotage dispense certains navires battant pavillon étranger et exerçant des activités de cabotage au Canada de l'application de la Partie

Administrations de pilotage

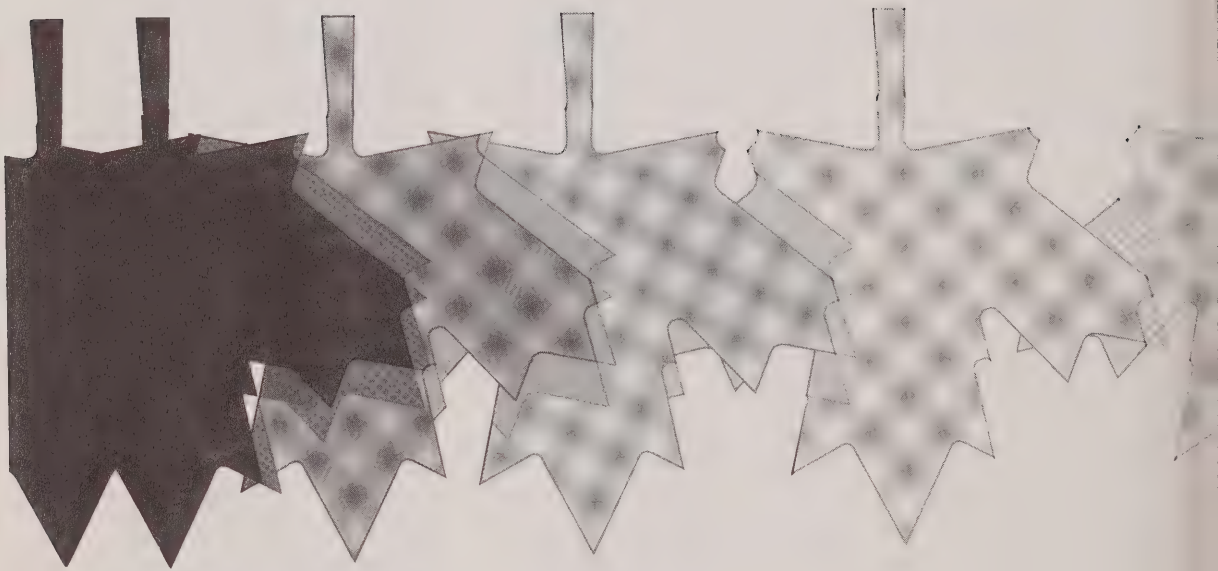
Conformément aux recommandations formulées dans la décision CTE 15-78, l'Administration de pilotage des Grands lacs a publié un nouveau tarif de droits de pilotage qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 1979.

Le 2 avril 1979, l'Administration de pilotage du Pacifique a publié des modifications à son règlement tarifaire. Comme il n'y a pas eu de contestation, le tarif est entré en vigueur le 31 mai 1979. Aucune audience publique n'a été tenue.

À la suite de l'avis qu'a fait paraître, le 30 juin 1979, l'Administration de pilotage de l'Atlantique au sujet de la modification projetée de son tarif de pilotage, de nombreux avis d'opposition ont été déposés auprès de la Commission, Kent Line Ltd., la Fédération maritime du Canada, la Commission d'aménagement du port de Saint-Jean et la Dominion Marine Association. Sont également intervenus des avis de l'Association des ports portuaires de Saint-Jean, la St. John's Port Association, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et la Strait of

XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le Comité renvoie le ministre du Revenu national sur la disponibilité de navires canadiens appropriés lorsqu'on envisage l'utilisation de navires étrangers pour le cabotage. (Voir l'annexe "Z")

Le Comité s'occupe également des avis de projets d'acquisition déposés auprès de la Commission, en vertu de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, par des transporteurs désirant acquérir un intérêt dans une entreprise de transport par eau.



J. H. Jones, Président

R. A. Azzie

T. Gray

Paul Langlois

R. M. March

M. McDonough

B. R. Wolfe

Application

De mai à octobre, 153 cas ont été examinés dont 72 ont été confiés à la Gendarmerie royale du Canada (G.R.C.) pour enquête ou poursuite; de ce total, 21 ont été réglés et 60 sont encore pendants. Les inspections de la C.C.T. et de la G.R.C. ont mené des enquêtes conjointes et amené 18 cas devant les tribunaux; des réprimandes ont été faites et des amendes allant jusqu'à \$4 000 infligées. Au cours des enquêtes, la G.R.C. s'est occupée des infractions à d'autres statuts.

Ordonnances et

décisions marquant

- Décision 5985 du 26 octobre 1979 levant la restriction quant au nombre d'aéronefs du groupe C pouvant être utilisés par l'Ontario *Worldair* en vertu de son permis de la classe 9-4 (affrètement interne-national).
- Décision 5986 du 26 octobre 1979 accordant à *Worldways Airlines Ltd.* des permis des classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement interne-national), au moyen d'aéronefs (PW); transférant les services aériens commerciaux de T.Z. à PW; autorisant la remise du contrôle de *Midwest Airlines Ltd.* à PW.
- Ordonnance n° 1979-A-559 du août 1979 permettant, entre autres, la fusion de *Transair Limited* (T.Z.) et de *Pacific Western Airlines Ltd.* (PW); transférant les services aériens commerciaux de T.Z. à PW; autorisant la remise du contrôle de *Midwest Airlines Ltd.* à PW.
- Ordonnance n° 1979-A-263 du 15 mai 1979 supprimant la restriction de capacité du permis de CP Air autorisant l'exploitation de services aériens transcontinentaux intérieurs à horaire fixe.
- Ordonnance 5926 du 14 septembre 1979 autorisant *Eastern Provincial Airlines* à assurer un service direct entre Halifax et Montréal sous réserve d'un vol quotidien dans chaque sens pendant deux ans, cette autorisation pouvant être renouvelée.
- Décision 5947 du 24 septembre 1979 autorisant *Pacific Western Airlines* à exploiter un service de la classe 1 entre Victoria, Vancouver, Prince-George, Dawson Creek (C.-B.) et Edmonton (Alberta), avec restrictions.
- Décision 5770 du 29 mars 1979 ajoutant les points Ottawa et Toronto au permis de la classe 1 de *Nordair* permettant la desserte de Montréal et de points situés au Québec et dans les Territoires du Nord-Ouest, avec restrictions.
- Décision 5778 du 7 mai 1979 ajoutant le point Toronto au service du sud de la classe 1 de *Nordair* autorisant la desserte de Montréal, Ottawa, Hamilton, Windsor, avec restrictions.

d'un autre, généralement pour violation du Règlement; toutes les autres ont par ailleurs été déposées par des consommateurs. Voici la ventilation, par catégorie, des principales plaintes reçues:

Type de plainte	1978	1979
Services	72	97
Tarifs	35	53
Conditions de transport	39	33
Violations	29	7
Survente	23	21
Horaires	20	49
Retards	21	18
Remboursements	17	24
Bagages	23	29
Marchandises	18	29
Surtaxe sur le prix du carburant	31	

Toutes les plaintes, reçues directement ou transmises par le bureau du Ministre, ont été étudiées soigneusement afin que le Règlement soit respecté et que les obligations des transporteurs soient remplies à la satisfaction des plaignants.

tarifaires des accords bilatéraux plus, un nouvel accord tarifaire bilatéral conclu avec l'Australie en mars 1979 a contribué à baisser sensiblement les tarifs entre ce pays et le Canada.

Sur les marchés transfrontières, le Comité est intervenu de façon marquée en vertu des termes de l'Accord canado-américain relatif aux services aériens. Douze avis de mécontentement ont été transmis par l'entremise des Affaires extérieures aux autorités américaines et 11 ordonnances ont été délivrées par le Comité des transports aériens en opposition des tarifs des transporteurs américains. Les autorités américaines ont soumis deux avis de mécontentement et deux ordonnances, à l'encontre du programme de solde de places d'Air Canada. Les conflits découlant de différends politiques ont donné lieu à des discussions avec les autorités américaines à Washington, en avril 1979, et à Ottawa, en octobre 1979. Les échanges de vues se sont révélés fructueux et une autre rencontre est prévue au début de 1980. Au cours de l'année civile, des tarifs nouveaux ont été introduits. (Voir l'annexe "X")

Plaintes

À la fin de l'année se terminant le 1^{er} octobre 1979, 410 plaintes avaient été envoyées, soit une augmentation d'environ 33 p. 100 par rapport au 303 rapportées pour la même période l'année dernière. Dans 53 cas, il s'agissait d'une plainte d'un transporteur à l'égard

des hausses considérables qu'ont connues les tarifs passagers internationaux et les taux de transport des marchandises ont varié selon les régions. En effet, les augmentations totales, variant entre 23 et 36 p. 100, peuvent être attribuées à une aux d'inflation de 3 à 10 p. 100 et à d'augmentations du prix du carburant allant de 17 à 23 p. 100.

l'approvisionnement en carburant et le prix de ce combustible sur les marchés internationaux continuent de préoccuper grandement le Comité qui les considère comme étant les principaux facteurs de la hausse des tarifs. Le prix moyen du carburant aviation, en dollars américains, établi par l'IATA pour le gallon américain est passé d'un prix de base, au premier trimestre de 1979, de 45¢ à un prix de 67,5¢ prévu en mars 1979 pour le dernier trimestre de 1979, et à un prix, estimé en juillet, à 96,4¢ pour le premier trimestre de 1980. Ces dernières prévisions ont subséquentiellement été mises à jour sur réception de nouvelles données.

l'absence d'un accord IATA a forcé le Comité à continuer de surveiller les intérêts canadiens en matière de tarifs internationaux. Actuellement, tous les tarifs existants entre le Canada et l'Europe ou les Antilles ont établis en vertu des articles

Augmentation des prix

On a encore noté en 1979 que les transporteurs tendaient à augmenter leurs tarifs passagers, leurs tarifs de transport des marchandises et la plupart des tarifs et des taux d'affrètement, afin de compenser la hausse de leurs dépenses.

À la fin de 1979, le pourcentage moyen des augmentations des tarifs passagers pour les vols intérieurs horaire fixe comparativement à celui de l'année précédente s'établissait comme suit: Air Canada 9 p. 100, Pacific Western 7 p. 100, Transair 7 p. 100, Nordair 11 p. 100, Québecair 12 p. 100 et Eastern 9 p. 100. Bien qu'établi sur une année seulement, ces pourcentages reflètent néanmoins les hausses s'appliquant à près de 18 mois, soit d'avril 1978 à septembre et octobre 1979. Les majorations sur 12 mois équivalaient à environ 2/3 des pourcentages donnés.

Le Comité a tenu en mars 1979, une audience officielle sur les hausses de tarifs passagers pour les vols à horaire fixe qu'on avait suspendu en décembre 1978; après étude de la preuve, le Comité a autorisé l'établissement en vigueur des nouveaux tarifs en avril 1979.

Les entreprenants se sont poursuivis avec les transporteurs de grandes lignes et régionaux au sujet de la normalisation des données que ceux-ci doivent déposer à l'appui de leurs projets tarifaires, de même que sur les taux de rendement acceptables. Par suite de l'entrée en vigueur de tarifs concrets, il est applicable aux vols ABC intérieurs et aux affrètements en 1978, des études ont été menées sur le transport intérieur à tarif réduit.

Après la tenue en juin 1978 d'une assemblée publique pour discuter du transport de marchandises sur les mêmes vols qui servent à l'affrètement de voyageurs, le Comité a entrepris, en collaboration avec la Direction de la recherche, une étude du transport aérien de marchandises en général. Dès que les propositions furent rendues publiques, on demanda aux parties intéressées de soumettre leurs observations avant la fin de l'année.

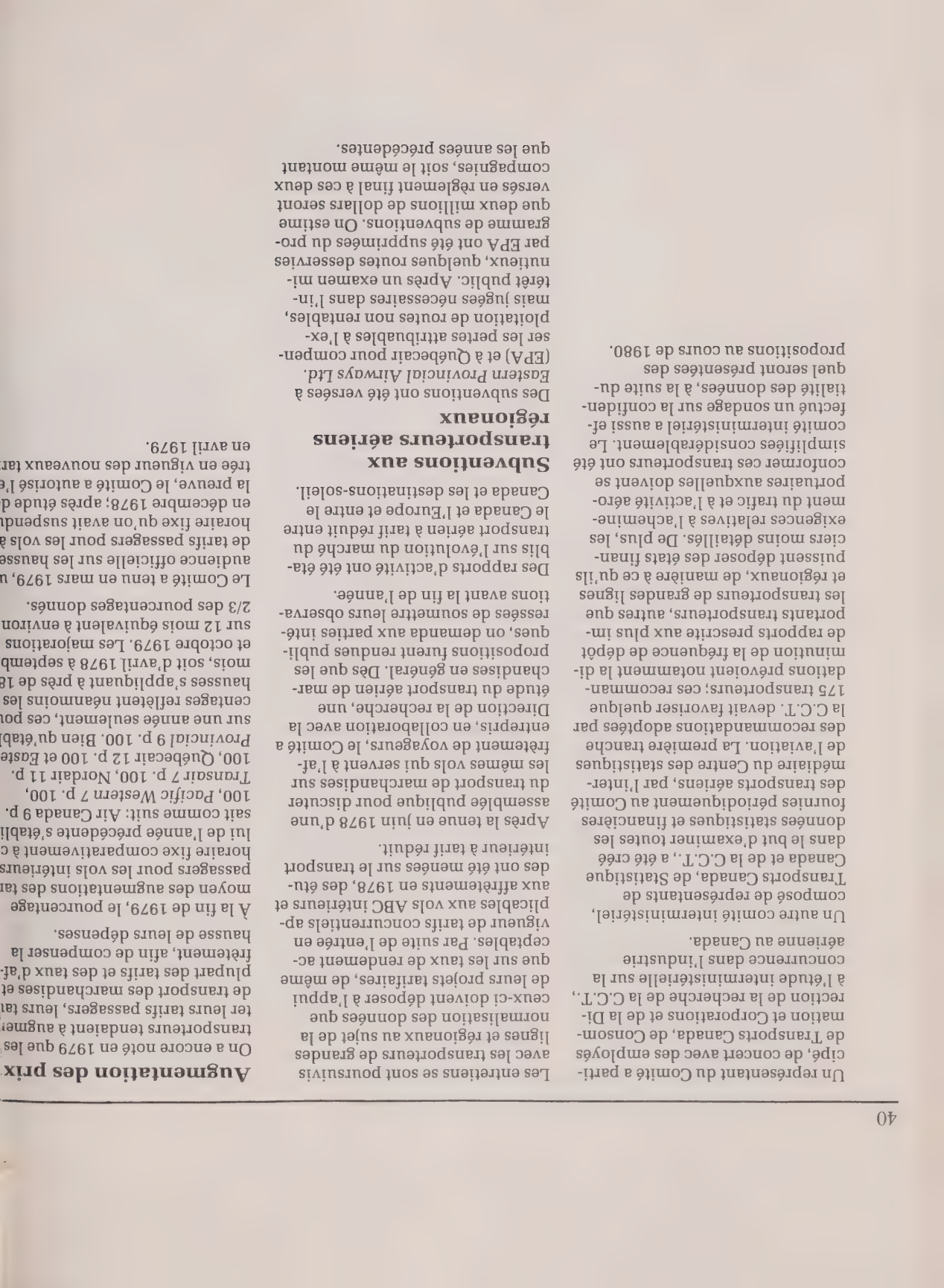
Des rapports d'activité ont été établis sur l'évolution du marché du transport aérien à tarif réduit entre le Canada et l'Europe et entre le Canada et les destinations-soi-

Subventions aux transporteurs aériens régionaux

Des subventions ont été versées à Eastern Provincial Airways Ltd. (EPA) et à Québecair pour compenser les pertes attribuables à l'exploitation de routes non rentables, mais jugées nécessaires dans l'intérêt public. Après un examen minutieux, quelques routes desservies par EPA ont été supprimées du programme de subventions. On estime que deux millions de dollars seront versés en règlement final à ces deux compagnies, soit le même montant que les années précédentes.

Un représentant du Comité a participé, de concert avec des employés de Transports Canada, de Consommation et Corporations et de la Direction de la recherche de la C.C.T., à l'étude interministérielle sur la concurrence dans l'industrie aérienne au Canada.

Un autre comité interministériel, composé de représentants de Transports Canada, de Statistique Canada et de la C.C.T., a été créé dans le but d'examiner toutes les données statistiques et financières fournies périodiquement au Comité des transports aériens, par l'intermédiaire du Centre des statistiques de l'aviation. La première tranche des recommandations adoptées par la C.C.T. devait favoriser quelque 175 transporteurs; ces recommandations prévoient notamment la diminution de la fréquence de dépôt de rapports prescrite aux plus importants transporteurs, autres que les transporteurs de grandes lignes et régionaux, de manière à ce qu'ils puissent déposer des états financiers moins détaillés. De plus, les exigences relatives à l'acheminement du trafic et à l'activité aéroportuaires auxquelles doivent se conformer ces transporteurs ont été simplifiées considérablement. Le comité interministériel a aussi effectué un sondage sur la confidentialité des données, à la suite duquel seront présentées des propositions au cours de 1980.



Des modifications devant assouplir les règlements applicables aux af-

Rapports et études

tention du Comité, au cours de l'an-

grandes lignes et régionales, toutes deux publiées en octobre. En outre

nord-ouest de l'Ontario et un sup-
plément au rapport sur les trans-
ports aériens régionaux de 1977

transporteurs aériens régionaux dont l'application a commencé en 1966, a été terminée et présentée à

différentes façons d'améliorer les services assurés sur la basse côte nord du Saint-Laurent, et en prove-

Il est maintenant possible de donner 20 places au lieu de 40 tant

seul affrèteur peut arrêter l'entière capacité d'un aéronef ayant moins de 20 places.

de l'assemblée publique que la Commission a tenue durant deux semaines à Ottawa, en juillet, et sur

Elles ont pour but de permettre une meilleure utilisation des aéronefs servant aux affrètements et de ren-

ment ne pouvaient exploiter auparavant qu'un certain type de service

du genre qu'assurent les fourgonnettes et les camions. À cet égard, le Comité étudie la possibilité de

comme le Dash / de De Havilland.

aéronef pour le compte de leur employeur a été assoupli de manière à viser les aéronefs loués et à permet-

deplacements a l'interieur:

Direction de l'analyse des services aériens

Les cinq divisions de cette Direction font des analyses dans les domaines de l'économie, de la réglementation, des finances et de l'exploitation.

La Division des analyses économiques joue le rôle d'un service d'experts-conseils en économie, évalue les requêtes, prête son concours lors des audiences et mène des enquêtes et des études économiques sur les activités des transporteurs aériens et sur l'industrie en général.

La Division de la vérification est chargée de la révision des lignes de conduite, des normes et des règlements financiers applicables à tous les exploitants canadiens de services aériens commerciaux. Elle évalue toutes les demandes présentées au Comité aux fins de l'autorisation de nouveaux services aériens, de transferts de contrôle, de fusions et de regroupements. Le personnel de la Division visite périodiquement les transporteurs aériens commerciaux afin de s'assurer qu'ils appliquent le plan comptable uniforme du Comité ainsi que son système de communication des données, et parfois afin de vérifier la validité des demandes de subvention. La Division est sou-

vent appelée à mener des enquêtes financières spéciales relativement à des infractions aux règlements du Comité. Elle donne en outre des conseils sur le plan des finances à la Section de l'exploitation, dans le cadre des enquêtes qu'elle mène cette dernière.

La Division de l'analyse des services aériens évalue les données économiques présentées à l'appui des projets, ritaires, s'occupe des subventions aux services aériens, mène des études sur les taux de rendement et produit des rapports sur les facteurs financiers de première importance dans l'industrie du transport aérien.

La Division de l'analyse des services aériens évalue les données économiques présentées à l'appui des projets, ritaires, s'occupe des subventions aux services aériens, mène des études sur les taux de rendement et produit des rapports sur les facteurs financiers de première importance dans l'industrie du transport aérien.

permis d'exploitation des services à taux unitaires (en fonction de routes) et des services d'affrètement (à partir d'une base), et étudie les plaintes découlant de l'exploitation de services à partir de la base désignée d'un autre transporteur, ou de l'exécution de vols entre les points figurant dans le permis d'un autre transporteur. La Section des services internationaux délivre les permis d'exploitation des services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement, en provenance ou à destination du Canada, exerce une surveillance sur les nombreux vols internationaux d'affrètement avec réservation anticipée ou pour voyage tout compris, et enfin prend part aux négociations internationales sur le transport aérien entre les Canada et les autres pays.

Pour sa part, la Section de l'analyse est chargée de produire des rapports analytiques sur les règlements, les permis et les demandes. Elle doit achever, au début de 1980, un important programme de révision permanente de tous les permis pour qu'il y ait concordance avec les groupes d'aéronefs définis en 1972 dans le Règlement sur les transporteurs aériens.

L'afféctation, en mai, d'examinateurs à Vancouver, à Edmonton, à Montréal et dans la Région de la capitale nationale a marqué l'entrée en activité de la nouvelle Section de la mise en application.

Le Comité des transports aériens a été créé en vertu de la Loi nationale sur les transports, avec mandat d'assurer les responsabilités de la Commission en matière de transport aérien. Il est ainsi chargé de l'application de la Loi sur l'aéro-nautique et de la rédaction du Règlement sur les transporteurs aériens.

Responsabilités

Afin de faciliter les modalités de service et répartir les aéronefs par groupes, selon leur poids.

En général, les transporteurs aériens qui exploitent des services d'affrètement et des services à taux unitaire doivent déposer leurs tarifs auprès du Comité en donnant un préavis minimum de 30 jours. À moins que le Comité ne les rejette ou ne les suspende, les tarifs en-trent en vigueur tels que déposés.

Les parties V et VI du Règlement sur les transporteurs aériens établi en fonction de l'article 14 de la Loi sur l'aéronautique, posent les prin-cipes d'établissement de taux équi-tables et raisonnables, en vertu des-quels le Comité est habilité à traiter les questions tarifaires et à substi-tuer ou à prescrire des taux.

Les transporteurs aériens sont te-nus de respecter les conditions énoncées dans leurs permis et de fournir du matériel, des installa-tions et des services satisfaisants.

La plupart des accords de service aérien international prévoient la consultation entre les sociétés aé-riennes désignées, l'emploi des méthodes de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international (IATA), la concerta-tion entre les autorités aéronauti-ques et enfin, l'arbitrage en dernier ressort. Les résolutions adoptées lors des conférences de l'IATA sur le trafic doivent être ratifiées par les autorités aéronautiques.

Les articles 12 et 13 de la Loi sur l'aéronautique confèrent au Comité le pouvoir de faire des enquêtes et des études, et de présenter des re-commandations au ministre des Transports sur toute question se-rapportant à l'aviation civile, soit à la demande expresse du Ministre, soit de son propre chef.

Organisation du Comité

Les quatre composantes du Comité sont : la Direction de l'administra-tion, la Direction du transport aé-rien international, la Direction de l'exploitation et la Direction de l'a-nalyse des services aériens, qui re-lèvent toutes du directeur exécutif.

Direction de l'exploitation

La Direction compte deux divi-sions. La Division des tarifs-passa-gers, des taux et des services est chargée de l'application des lignes de conduite et des règlements vi-sant les tarifs et les taux applicables aux services aériens intérieurs et internationaux. Elle vérifie et éva-lue tous les tarifs déposés auprès du Comité, à qui elle signale toute allégation ou plainte susceptible d'entraîner une enquête et le rejet de tarifs.

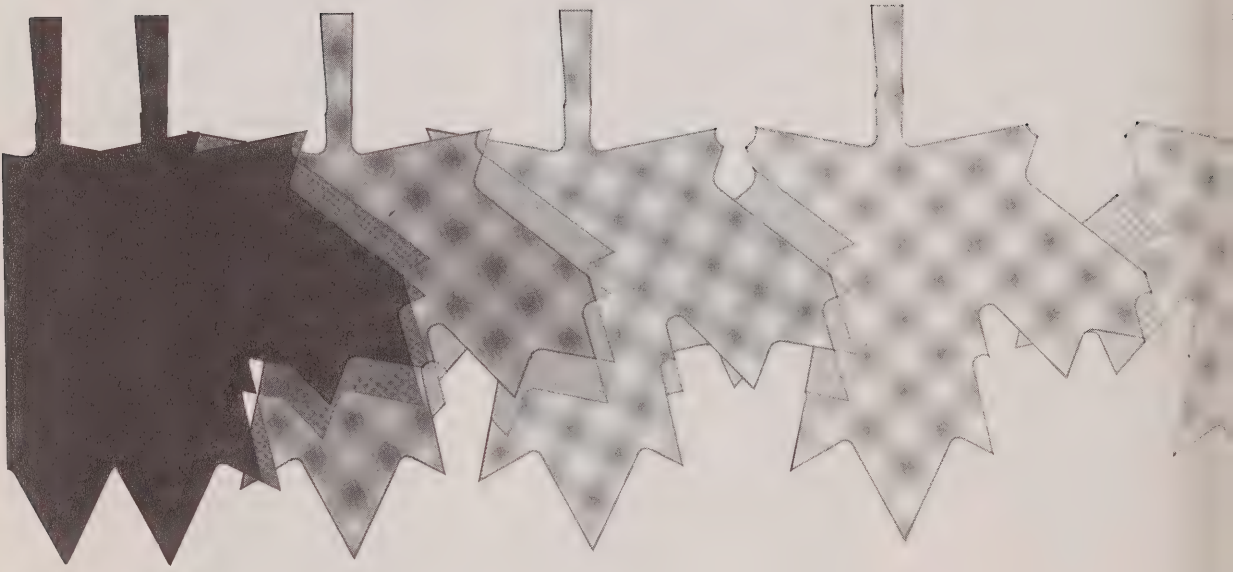
La Division des permis et de l'ins-pection veille à l'application des li-gnes de conduite et des règlements sur la délivrance des permis d'ex-ploitation des services aériens in-térieurs et internationaux. La Sec-tion des services intérieurs s'occupe principalement d'analy-ses et de l'application des règle-ments régissant la délivrance des

Dans certains cas, le Comité n'est pas tenu de se fonder sur ces crité-ries pour délivrer un permis lors-qu'il s'agit de services établis en vertu d'accords internationaux ou de certains services spécialisés. Aucun permis n'est requis pour la planification des récoltes par les agriculteurs autorisés, certains ty-pes de location et l'exercice de cer-taines activités intermittentes par les transporteurs aériens étrangers.

Le Comité n'est pas tenu de se fonder sur ces crité-ries pour délivrer un permis lors-qu'il s'agit de services établis en vertu d'accords internationaux ou de certains services spécialisés.

Aucun permis n'est requis pour la planification des récoltes par les agriculteurs autorisés, certains ty-pes de location et l'exercice de cer-taines activités intermittentes par les transporteurs aériens étrangers.

M.D. Armstrong, Président
R.A. Azzie
J.T. Gray
E.H. LaBorde
Paul Langlois
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
J.B.G. Thomson
B.R. Wolfe



Trains de voyageurs

L'exécution du Plan définitif pour le service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs, publiée en juin dernier, a commencé en octobre; celle du Plan définitif pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs, prévue pour la même période, a été remise car le ministre des Transports a ordonné à la Commission de revoir certains caractéristiques du plan, ce qu'elle fait d'ailleurs actuellement, en raison de l'opposition régionale.

Depuis octobre 1978, VIA Rail Canada est chargée d'assurer le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs et, depuis le 1^{er} avril 1979, presque tous les autres services exploités auparavant par CN et CP Rail. Bien que la Commission continue de réglementer les trains de VIA, seul Transports Canada peut désormais aider cette compagnie financière-ment. Toutefois, la Commission continuera d'octroyer des subventions à l'égard du service "Northlander" et des services de trains de voyageurs de la classe II, jusqu'à ce qu'un barème soit établi pour les autres services. Elle continuera aussi de traiter les demandes de subventions de CN et de CP Rail ainsi que des compagnies ferroviaires de la classe II déposées avant l'entrée en activité de VIA.

Au cours de 1979, la Commission a tenu d'autres audiences en vue d'examiner des requêtes en abandon de services de trains de voyageurs. Outre celles concernant le service transcontinental de l'Est, des audiences ont été convoquées relatives à 11 autres services et des décisions ont été rendues ordonnant le maintien de six services et la suppression de quatre services complets et de deux tronçons du dernier service.

Embranchements

dans une décision publiée en janvier, le Comité réglait l'importante question de la distinction entre l'usage principale et embranchement. Il y indiquait comment distinguer les deux éléments et permettait ainsi de déterminer avec plus de clarté l'admissibilité d'un certain nombre de demandes de subventions. En outre, il précisait certaines questions relatives aux subventions à l'égard du trafic en transit et de la segmentation des lignes et exposait la marche à suivre pour déposer de telles requêtes à l'avenir.

De nombreux efforts ont été déployés pour résoudre la question de "valeur nette de récupération", une qui a retardé le règlement d'un grand nombre de réclamations. La résolution de cette question, prévoit-on, de même qu'une décision du Comité sur la prévision de l'impôt dans le calcul du coût du capital permettra de rajuster les réclamations et les paiements dès le début de 1980.

pertes réelles avant de recommander le versement de la totalité des pertes certifiées, dans le cas des embarranchements, ou d'une somme ne dépassant pas 80 p. cent des pertes certifiées, dans le cas des services de trains de voyageurs.

Outre le versement des subventions et le règlement des questions s'y rapportant, la Division analyse la viabilité économique des trains de voyageurs avant que le Comité décide s'il convient de supprimer les services en cause; elle vérifie les pertes relatives aux requêtes en abandon d'embranchements, excédute des études sur les coûts de compensation, établit des prévisions des coûts pour déterminer l'échelle des taux et fournit des prévisions au Conseil du Trésor sur les subventions à verser.

En raison du programme de restrictions budgétaires du gouvernement, le règlement des paiements des sociétés ferroviaires et les paiements de la Commission pour la période 1968-1979 atteignent 370 millions de dollars. Il convient toutefois de remarquer que cette somme ne représente pas les paiements anticipés finaux car elle comprend les rejets du Comité à l'égard des réclamations et des réclamations déposées pour les années 1970-1976, en attendant que certaines questions soient réglées et que la vérification des réclamations soit terminée. Ce paiement a été effectué en vertu d'une entente par laquelle ces compagnies se sont engagées à verser les intérêts sur tout paiement en trop qui leur sera accordé au cours des trois prochaines années. En outre, tout paiement au titre de certaines réclamations connexes totalisant 67,7 millions de dollars. Le Comité envisage présentement la possibilité de procéder de la même façon pour les réclamations de 1976 et des années précédentes des compagnies ferroviaires de la classe II et d'étendre cette mesure aux réclamations pour 1977 et 1978 des compagnies des classes I et II et aux réclamations non encore réglées portant sur les services de trains de voyageurs.

À la fin de l'année, l'écart global entre les réclamations admissibles des sociétés ferroviaires et les paiements de la Commission pour la période 1968-1979 atteignait 370 millions de dollars. Il convient toutefois de remarquer que cette somme ne représente pas les paiements anticipés finaux car elle comprend les rejets du Comité à l'égard des réclamations et des réclamations déposées pour les années 1970-1976, en attendant que certaines questions soient réglées et que la vérification des réclamations soit terminée. Ce paiement a été effectué en vertu d'une entente par laquelle ces compagnies se sont engagées à verser les intérêts sur tout paiement en trop qui leur sera accordé au cours des trois prochaines années. En outre, tout paiement au titre de certaines réclamations connexes totalisant 67,7 millions de dollars. Le Comité envisage présentement la possibilité de procéder de la même façon pour les réclamations de 1976 et des années précédentes des compagnies ferroviaires de la classe II et d'étendre cette mesure aux réclamations pour 1977 et 1978 des compagnies des classes I et II et aux réclamations non encore réglées portant sur les services de trains de voyageurs.

e Comité des transports par che-
min de fer a approuvé les verse-
ments suivants, pendant l'année ci-
vile de 1979:

134 689 809	au titre des de- mandes anticipées en 1979 ¹
43 970 570	au titre de deman- des présentées en 1978.
95 770 482	au titre de deman- des présentées en- tre les années civi- les de 1969 et 1977.
274 430 861	(TOTAL)

En ce qui a trait aux demandes an-
ticipées en 1979, les paiements ont
été effectués conformément au
crédit de transport 85a, Loi n° 4 de
1975 portant affectation de crédit.

Analyses des systèmes comptables

Cette Division s'occupe de la classi-
fication uniforme des comptes, de
la vérification des livres des che-
mins de fer, des taux d'amortisse-
ment, des taux du coût en capital,
l'analyse des états financiers, et
la justification des subventions et
le l'enregistrement des demandes
le subventions et des sommes ver-
sées à cet égard.

Les experts-conseils de la Commis-
sion ont présenté leur rapport final
sur la révision de la classification
uniforme des comptes, et les prépa-
ratifs d'une audience qui doit être
ouverte au cours du premier tri-
mestre de 1980 vont bon train.

Au cours de l'année, la Division
s'est employée à améliorer la qua-
lité globale du programme de véri-
fication et a aussi procédé à un cer-
tain nombre d'examen des livres
comptables des sociétés ferroviai-
res.

Le Comité a prescrit en 1979 que
les sociétés ferroviaires régleren-
tées étaient désormais tenues de
faire approuver chaque année leurs
taux d'amortissement. L'élabora-
tion de la marche à suivre pour l'é-
tude des demandes déposées à
cette fin et la présentation de re-
commandations au Comité est en
cours.

Une audience a été tenue en mai
afin d'entendre une demande de
modification des règlements sur les
coûts, de façon à inclure l'impôt
sur le revenu dans le calcul du coût
en capital, selon la Loi sur les che-
mins de fer. Une décision approu-
vant l'inclusion de l'impôt et pré-
voyant certaines conditions a par la
suite été rendue.

Analyses des systèmes du prix de revient

La Division est chargée des coûts
unitaires et des coûts particuliers,
ainsi que des unités de production
sur lesquels sont basées les subven-
tions et les requêtes relativement
aux services de voyageurs et aux
embranchements; le prix de revient
du taux d'indemnisation; la ratio-
nalisation du service; et le prix esti-
matif des diverses configurations
des niveaux de service. Elle évalue
et vérifie, sur une base annuelle,
environ 12 000 coûts unitaires in-
finis, définitifs et prévus, que lui
soumettent les sociétés ferroviaires.

Au cours de l'année, le Vérificateur
général a procédé à un examen des
mandatations ont donné lieu à un

Certain nombre de projets, notam-
ment la révision de la structure
d'organisations, l'établissement de
méthodes de vérification du travail
et la réalisation d'un projet visant à
éliminer l'arrière des coûts particu-
liers par embranchement.

Les travaux se sont poursuivis con-
cernant l'établissement de métho-
des approuvées de calcul du prix
de revient à l'égard des chemins de
fer de la classe II et l'exécution d'un
certain nombre d'études spéciales
sur le prix de revient, tout particu-
lièrement celles qui portent sur les
variations des frais généraux d'ad-
ministration et des frais de commu-
nication, ainsi que la répartition
des coûts du carburant. En outre, la
Division a participé à l'étude sur le
prix de revient commandée par
décret du conseil C.P. 1977-234 et à
l'orientation des coûts dans le ca-
dre de la révision de la classifica-
tion uniforme des comptes et des
dossiers ferroviaires connexes.

Analyses des services ferroviaires

Cette Division est tout particulière-
ment chargée de déterminer et de
recommander les paiements à ver-
ser, au titre des subventions, aux
compagnies ferroviaires dont les
services qu'elles sont tenues d'of-
frir au public sont déficitaires. A
cet effet, la Division analyse les de-
mandes de compensation des so-
ciétés ferroviaires, détermine les

Déraillement à Mississauga

En novembre, un important déraillement, suivi de violents incendies, s'est produit dans la subdivision Galt, près de Mavis Road à Mississauga (Ontario), mettant en cause 24 wagons de marchandises de CP Rail dont la plupart renfermaient du gaz de pétrole liquéfié et d'autres substances inflammables. Parmi les unités touchées, se trouvait un wagon-citerne chargé de chlore. Les autorités locales ont procédé à l'évacuation de 230 000 personnes dans le voisinage.

Le ministre des Transports a formé une Commission d'enquête et nommé à sa tête le juge Samue G.M. Grange.

Des représentants des deux importantes sociétés ferroviaires ont comparu devant le Comité, au cours de l'année, afin de donner une évaluation des programmes de sécurité ferroviaire depuis l'enquête de 1971.

Direction de l'analyse économique des chemins de fer

La Direction de l'analyse économique des chemins de fer s'occupe que des systèmes comptables, du calcul du prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, notamment de l'administration des subventions.

L'annexe "H" donne un sommaire des demandes de subventions pour l'année civile de 1978, soit \$313 483 334 au total.

Le règlement visant la manœuvre des wagons d'explosifs sur les voies de débord et les embranchements des chemins de fer est entré en vigueur le 21 juin 1979. Au cours de l'année, 10 règlements ont été établis, et n'attendent plus que l'approbation du Comité, de la Commission ou du Bureau du Conseil privé. Dix autres règlements font l'objet d'une étude minutieuse par les chemins de fer et l'Association des syndicats de cheminots canadiens. Trente règlements ont été soumis à l'Association et aux sociétés ferroviaires pour commentaires et observations.

Enquêtes et rapports sur les accidents

Les chemins de fer qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral sont tenus de déposer des rapports sur les accidents mortels ou lorsqu'il y a des blessés, de même que sur les déraillements, les collisions, les accidents survenus à des passages à niveau, les décharges de matières dangereuses et tout autre incident découlant de leurs activités. (Voir l'annexe "G")

Les accidents suivants ont fait l'objet d'enquêtes, aux termes de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer:

- une collision arrière de deux trains de marchandises de CP Rail survenue en mars dans la subdivision Ignace (Ontario); un incendie qui s'est déclaré à bord d'un Turbo de VIA Rail en mai dans la subdivision Kingston, près de Morrisburg (Ontario); une collision, en août, entre un train de marchandises et du matériel d'entretien de la voie du CN, qui a entraîné un déraillement dans la subdivision La Tuque, près de Donnacona (Québec); et le déraillement d'un train de marchandises de Canadien National qui a eu lieu en décembre dans la subdivision Mountain Park, à Fidler (Alberta).

Le Comité et le ministère des Transports se sont consultés au sujet de la création d'un mode de distribution. Ce comité s'intéressera au futur code pour le transport des marchandises dangereuses de Transports Canada, dont la troisième version a été diffusée au sein de l'industrie pour commentaires d'ici le 31 mars 1980.

Le Comité a approuvé en principe les nouveaux pictogrammes ferroviaires, dont l'utilisation ne sera ce pendant autorisée qu'une fois la Loi sur les chemins de fer modifiée. Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire, créé à la suite de l'enquête de 1971 sur la sécurité ferroviaire, a tenu quatre réunions auxquelles ont assisté des représentants des deux principales sociétés ferroviaires, de l'Association des Chemins de fer du Canada et de l'Association des syndicats de cheminots canadiens.

Trois modifications ont été apportées au Règlement unifié d'exploitation (Règlement 0-8). La règle 46 permet désormais l'utilisation, la nuit, de signaux réfléchissants au lieu de signaux lumineux. Dans sa formulation originale, la règle 99 ne définissait pas clairement les fonctions du signalier, en cantonnement automatique, placé à l'arrière d'un train qui doit s'arrêter dans certaines circonstances et peut être rejoint par un autre train. La nouvelle règle prévoit que la protection peut être garantie par au moins deux signaux de canton entre les deux trains, évitant ainsi les services d'un signalier. L'article 16 de la Partie III a été modifié afin d'autoriser l'utilisation de locomotives munies d'un système de liaison phonique mais non d'un système de communication interne.

Programme d'aide au transport urbain

En 1977, le ministre des Transports annonçait qu'à compter d'avril 1978, les fonds affectés au déplacement des voies et aux croisements tagés seraient versés aux provinces en fonction de leur nombre d'habitants. Un montant de 46 millions de dollars par année a été réservé à ce programme pour une période de cinq ans; une partie de ces ressources provient de la Caisse des passages à niveau.

Déplacement des voies

La Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer prévoit, en substance, la préparation d'un plan conjoint d'arrangement urbain et de transport formant un "plan accepté" déposé auprès de la Commission en prévision du déplacement d'une voie ferrée. Le ministre des Transports et le ministre d'État aux Affaires financières fournissent l'appui financier nécessaire à la préparation de ces plans.

Depuis l'entrée en vigueur de la Loi, 15 projets de ce genre ont atteint divers stades d'élaboration. Un prévoit que la première requête déposée en vertu de cette loi sera présentée par Amos (Québec) en janvier 1980.

Remise en état des voies ferrées

Un accord entre le gouvernement fédéral, les Chemins de fer Nationaux du Canada et Canadian Pacific Limited permet le versement de deniers publics pour l'amélioration de certains embranchements des Prairies. Le Comité inspecte les lignes avant le début des travaux, supervise la construction, ouvre les lignes dès que les travaux sont jugés satisfaisants et s'assure que les deniers publics sont utilisés à bon escient (170 millions de dollars à ce jour).

Direction de la Sécurité et des Normes ferroviaires

Soucieux d'assurer un réseau de transport ferroviaire sûr et efficace, le Comité élabore des normes de sécurité, tant pour le public que pour les cheminots. Il lui incombe en outre de faire enquête sur les incidents et les accidents de chemin de fer.

Elaboration des normes

Le Comité, de concert avec des représentants des sociétés ferroviaires et des syndicats, édicte de nouvelles normes et modifie celles déjà en vigueur afin de suivre le cours des changements dans les domaines de la technique, de l'organisation, de l'exploitation et de l'administration ferroviaires.

Les entretiens que le Comité a engagés avec Travail Canada, en vue de définir les types d'accidents qui doivent être signalés à l'un ou l'autre des organismes, auront une incidence sur la version définitive de l'ordonnance générale 0-1 révisée, laquelle porte sur le compte rendu des accidents. Ces entretiens détermineront la portée des règlements futurs sur la sécurité et la santé des cheminots.

En 1979, le Comité a instauré six nouvelles procédures et révisé huit règlements.

Conformément à l'alinéa 73.22(a) du Règlement de la Commission sur le transport des matières dangereuses, 97 nouveaux permis spéciaux ont été délivrés, 22 refusés, 40 révisés et six annulés.

Le Comité a aussi accredité 12 bureaux d'inspection indépendants, mais n'a pas encore pris de décision dans le cas de neuf autres. Une enquête a été menée sur les installations de maintenance des matières dangereuses dans la région de Vancouver. Le rapport afférent expose la situation actuelle et formule des recommandations en vue de l'amélioration globale de la sécurité.

Les modifications recommandées en ce qui a trait aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada et de la Loi sur les chemins de fer de l'État visées par la conversion métrique, ont été communiquées au ministère des Transports pour insertion dans le Bill Omnibus.

Il a été décidé, au cours d'une conférence préparatoire qui a eu lieu le 13 décembre 1979, qu'une audience publique serait tenue en mars ou en avril 1980 relativement à l'utilisation de la méthode du débit d'air pour le contrôle des systèmes de freinage des trains de marchandises.

Des services ont été examinés et quelque 183 plaintes ont été étu-

diées.

Les modifications apportées au Plan définitif pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs ont été approuvées et en avril 1979 VIA Rail a pris le stockage de marchandises dangereuses.

Marchandises dangereuses

En plus d'approuver la conception, l'emplacement et la construction d'installations de stockage en vrac, le Comité a effectué 253 inspections d'installations en place pour le stockage de marchandises dangereuses.

Pour garantir le contrôle de la qualité des cylindres de gaz comprimé, les installations de différentes compagnies au Canada, aux États-Unis et en Europe ont été inspectées après avoir été accréditées comme bureaux d'inspection indépendants.

Direction du perfectionnement des réseaux ferroviaires

La Direction est chargée d'étudier les requêtes qui visent à des changements physiques à l'infrastructure des chemins de fer. Les requêtes doivent être approuvées avant le début des travaux. Une fois terminée, l'ouvrage est inspecté et la compagnie ferroviaire peut ensuite procéder.

Le Comité autorise la construction, la réfection ou l'amélioration des passages à niveau croisant des voies publiques, des croisements étages et des croisements aux passages pour piétons, des viaducs et des tunnels de chemin de fer, des voies ferrées doubles et des prolongements de voies d'évitement. Il approuve aussi l'installation et la modification des dispositifs d'avertissement aux abords des croisements de voies publiques pour assurer la protection, la sécurité et la commodité du public. Depuis sa création il y a 70 ans, la Caisse des passages à niveau a largement contribué à diminuer les risques d'accidents aux croisements de voies

Rationalisation des services

Le Comité a reçu au total 24 requêtes en abandon d'embranchements hors des Prairies, et d'autres voies. Des audiences ont été tenues relativement à l'abandon de l'exploitation des subdivisions Piles de CP Rail et Témiscouata du CN, y compris les embranchements industriels Sutton du CN et Nicola de CP Rail. Pour plus de renseignements sur les requêtes pendantes et les approbations accordées, voir annexes "C", "E", "F".

Après enquêtes approfondies et audiences publiques, les requêtes du CN en vue de faire approuver le concept de servocentres avec administration centrale à Prince-Albert (Saskatchewan) et Edmonton (Alberta) ont été agréées. Une audience a en outre été tenue relativement à la demande du CN en autorisation de modifier son servocentre touchant la région de Sydney.

Voies doubles

Programme d'aide au transport urbain.

L'utilisation projetée des emprunts ferroviaires pour les réseaux de transport urbain et l'électrification des voies principales sont des responsabilités du Comité qui prendront plus d'envergure dans l'avenir.

Ce programme en cours revêt une importance particulière sur le plan de l'économie nationale car il influe directement sur la capacité des voies principales reliant les Prairies aux ports de la côte ouest. Le Comité a d'ores et déjà autorisé la construction d'une voie parallèle long de trois tronçons de la voie principale de CP Rail; le dernier dont la construction est déjà amorcée, est celui de Lac Louise en Alberta que le Comité a approuvé en août 1978. Deux des trois tronçons de voies doubles, celui de Salmou Arm et de Revelstoke (C.-B.), sont déjà en exploitation.

En 1979, 29 598 unités ont été inspectées. De ce nombre, 3 513 locomotives de traction et 7 180 wagons ont été jugés défectueux comparativement à 13 506 unités défectueuses en 1978 sur un total de 41 116. De plus, 789 unités stationnaires et mobiles ont été inspectées et 175 ont été jugées défectueuses.

Contrôle qualitatif de l'infrastructure

Faute de personnel, le Comité n'a pu mettre en oeuvre des programmes spéciaux visant à contrôler et évaluer tous les secteurs de l'infrastructure.

Toutefois, des inspections ainsi que des enquêtes ont été menées à la suite de plaintes et dans l'analyse de requêtes visant, entre autres, des espaces libres intérieurs à la normale et des exemplaires de clôtures. (Voir l'annexe "B")

Contrôle qualitatif de l'exploitation des trains et des services de voyageurs et de marchandises

Au cours de l'année, le Comité a exercé une étroite surveillance du rendement des compagnies et de leurs employés.

Les activités administratives du Comité comprennent l'inspection et l'évaluation de l'infrastructure, du matériel, du service et de la construction des chemins de fer, afin d'en assurer la conformité aux normes et règlements de sécurité. S'ajoutent à ces activités, les enquêtes sur les accidents et l'administration des programmes de subventions accordées aux sociétés ferroviaires en dédommagement des pertes subies dans l'exploitation déficitaire de services que la Commission les contraint à maintenir, dans l'intérêt public.

L'incident de Mississauga survenu le 10 novembre 1979 a quelque peu monopolisé le travail du Comité et continuera à le faire en 1980. Le déraillement de wagons de CP Rail transportant du chlore et des gaz comprimés inflammables a provoqué une conflagration et entraîné l'évacuation massive des résidents de la ville. Le ministre des Transports a formé une Commission d'enquête et nommé à sa tête le juge Samuel G. M. Crange.

Direction des services ferroviaires

La Direction des services ferroviaires a pour mandat de veiller à la sécurité et à l'efficacité du réseau ferroviaire dans cinq secteurs principaux.

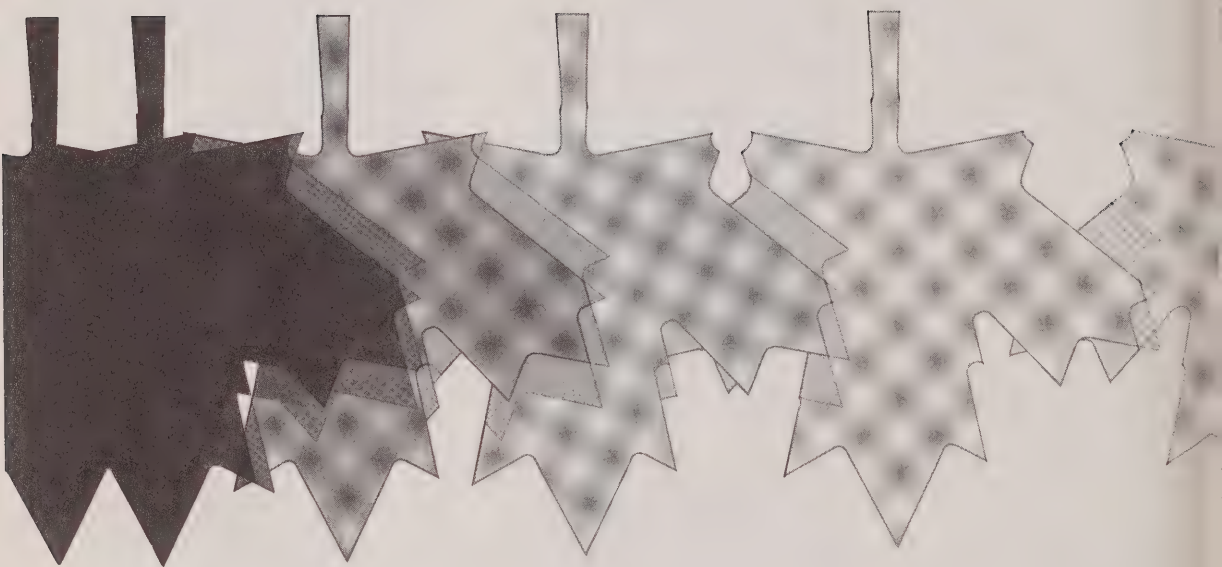
Contrôle qualitatif du matériel

Un programme d'inspections systématiques permet d'évaluer, de contrôler et de réglementer la qualité d'échantillons représentatifs du matériel ferroviaire roulant et de l'équipement mécanique stationnaire dans tout le réseau. Si la qualité est jugée insuffisante, les lacunes sont portées à l'attention des sociétés ferroviaires intéressées et les mesures correctives sont contrôlées.

Comité des transports par chemin de fer réglemente le transport en vertu des pouvoirs dévolus à lui conférés par la Loi nationale des transports, la Loi sur le dédoublement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, et la Loi sur les chemins de fer. En outre, il incombe de rendre des décisions et des ordonnances sur des questions et des demandes de nature particulière.

Le plus de ses réunions hebdomadaires habituelles où il règle les diverses questions inscrites à l'ordre du jour, le Comité a tenu 22 audiences concernant des requêtes officielles touchant la sécurité et la commodité du public et des usagers du réseau ferroviaire canadien. Le Comité a consacré 58 jours à ces audiences et rendu 1 991 ordonnances et 40 décisions en 1979.

Le Comité comprend quatre directions à l'Administration centrale des Services ferroviaires, de la Sécurité et des Normes ferroviaires, de l'Analyse économique des chemins de fer et du Perfectionnement des réseaux ferroviaires. Il possède, outre des bureaux à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver.



J.T. Gray, Président
M.D. Armstrong
J.A.L.G. Drainville
D.H. Jones
E.H. LaBorde
J.A.D. Magee
R.M. March
J.M. McDonough
J.B.G. Thomson
J.F. Walter
B.R. Wolfe

22 ordonnances et six décisions traitant principalement de services de trains de voyageurs, d'embranchements, de signalisation automatique aux passages à niveau et de déplacement d'agents et d'installations. Trois audiences ont été tenues par la Division en 1979; une traitait de la suppression du service de trains de voyageurs entre Saskatchewan et The Pas; une deuxième examinait une requête en autorisation minait une requête en autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la Classe 4 (affrètement) au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C, à partir d'une base située à Saskatoon; la troisième avait trait à une requête en autorisation de construire un croisement de voies à Red Deer (Alberta).

En 1980, la Division de l'Ouest tiendra des audiences sur tous les embranchements que la Commission est tenue de traiter. Environ 40 audiences sont présentement prévues pour régler des cas d'embranchements. La Division tiendra également des audiences de nature particulière relativement à des requêtes touchant le déplacement des lignes et certains demandes en exploitation de services aériens.

Mandat

qu'elle la Commission devrait être représentée dans l'Ouest. Du fait de la création de la Division de l'Ouest, la Commission s'est rapprochée des canadiens de l'Ouest et a établi un contact plus étroit avec les localités de la région, l'industrie du grain et les autres usagers de transport de l'Ouest, les transporteurs aériens et les personnes et groupes intéressés qui déposent des requêtes ou formulent des plaintes auprès de la Commission. En interprétant le rôle et les fonctions de la Commission, la Division leur permet de mieux s'informer et de participer plus efficacement aux activités de la Commission. Le siège social de la Division de

Activités

Un chargé de recherches, qui relève tous du Directeur exécutif. Un Conseil juridique est également en place.

Depuis l'établissement de la Division de l'Ouest, la Commission canadienne des transports est en mesure de suivre de plus près le développement et les exigences de l'industrie aérienne dans l'Ouest et le Nord du Canada.

En maintenant un contact soutenu et direct avec les gouvernements provinciaux et locaux, les représentants élus et le public en général, la Division de l'Ouest peut faire une meilleure évaluation de l'intérêt public. Effectivement elle a établi de nouveaux et importants liens avec tous les secteurs de l'industrie du transport.

Activités

La responsabilité de la Division de l'Ouest s'étend à toutes les activités des comités modaux mais, à l'heure actuelle, elle s'occupe surtout du transport par chemin de fer et du transport aérien. Elle a ouvert ses bureaux à Saskatoon en mai 1979; ce n'est qu'en octobre, toutefois, qu'elle a vraiment commencé à fonctionner. Au cours de la période qui s'est terminée le 31 décembre 1979, la Division de l'Ouest a rendu

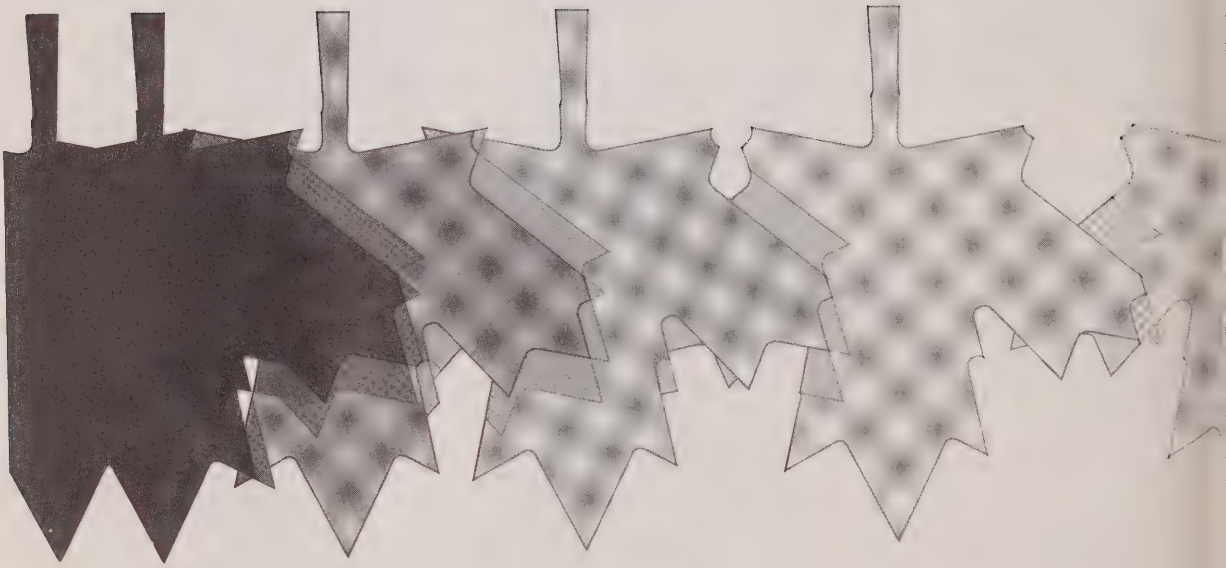


Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activité

Augmentation (Baisse)	1979 (\$000's)	1978	Activités
159.	1,195.	1,036.	Administration et soutien
(671.)	1,676.	2,347.	Réglementation et contrôle
(137.)	397.	534.	Sécurité ferroviaire
(87.)	859.	946.	Recherche
13.	76.	63.	Relations internationales
<u>(723.)</u>	<u>4,203.</u>	<u>4,926.</u>	

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Augmentation (Baisse)	1979 (\$000's)	1978	Composantes
(57.)	529.	586.	Comité des transports aériens
			Comité de la politique en
13.	76.	63.	matière de transport international
			Comité des transport par
			véhicule à moteur
18.	56.	38.	Comité des transports par
			chemin de fer
(725.)	1,219.	1,944.	Comité des transports par eau
(13.)	96.	109.	Division de l'Ouest
55.	55.	—	Direction de la recherche
(87.)	859.	946.	Direction de l'exploitation
(86.)	118.	204.	et des tarifs
159.	1,195.	1,036.	Administration et soutien
<u>(723.)</u>	<u>4,203.</u>	<u>4,926.</u>	

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités	1978	1979 (\$000's)	Augmentation (Baisse)
Administration et soutien	4,049.	4,594.	545.
Réglementation et contrôle	8,061.	8,354.	293.
Sécurité ferroviaire	2,918.	2,618.	(300.)
Recherche	2,578.	2,326.	(252.)
Relations internationales	563.	538.	(25.)
18,169.	18,430.	261.	

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes	1978	1979 (\$000's)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	2,464.	2,697.	233.
Comité de la politique en			
matière de transport international	563.	538.	(25.)
Comité des transports par	104.	100.	(4.)
véhicule à moteur			
Comité des transports par	5,983.	5,524.	(459.)
chemin de fer	542.	567.	25.
Comité des transports par eau	—	54.	54.
Division de l'Ouest	2,578.	2,326.	(252.)
Direction de la recherche	1,886.	2,030.	144.
Direction de l'exploitation	4,049.	4,594.	545.
et des tarifs			
Administration et soutien	18,169.	18,430.	261.

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Activités	1978	1979	Augmentation (Baisse)
Administration et soutien	219.7	221.7	2.0
Réglementation et contrôle	410.8	384.5	(26.3)
Sécurité ferroviaire	108.4	97.7	(10.7)
Recherche	113.5	87.4	(26.1)
Relations internationales	23.5	21.1	(2.4)
	<u>875.9</u>	<u>812.4</u>	<u>(63.5)</u>

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Composantes	1978	1979	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	133.4	128.2	(5.2)
Comité de la politique en matière de transport international	23.5	21.1	(2.4)
Comité des transports par véhicule à moteur	5.5	5.0	(0.5)
Comité des transports par chemin de fer	250.3	221.5	(28.8)
Comité des transports par eau	27.7	24.9	(2.8)
Division de l'Ouest (Nota 1)	—	1.7	1.7
Direction de la recherche (Nota 2)	113.5	87.4	(26.1)
Direction de l'exploitation et des tarifs	102.3	100.9	(1.4)
Administration et soutien (Nota 2)	219.7	221.7	2.0
	<u>875.9</u>	<u>812.4</u>	<u>(63.5)</u>

Nota 1: La Division de l'Ouest a ouvert ses bureaux en

1979 et en était encore

à l'étape initiale de

dotation à la fin de

l'année.

Nota 2: Les Services

d'information et de

publication (22

employés) sont passés

de la direction de la

recherche aux Services

administratifs et de

soutien le 1^{er} avril

1979. Les données

reflètent ce transfert.

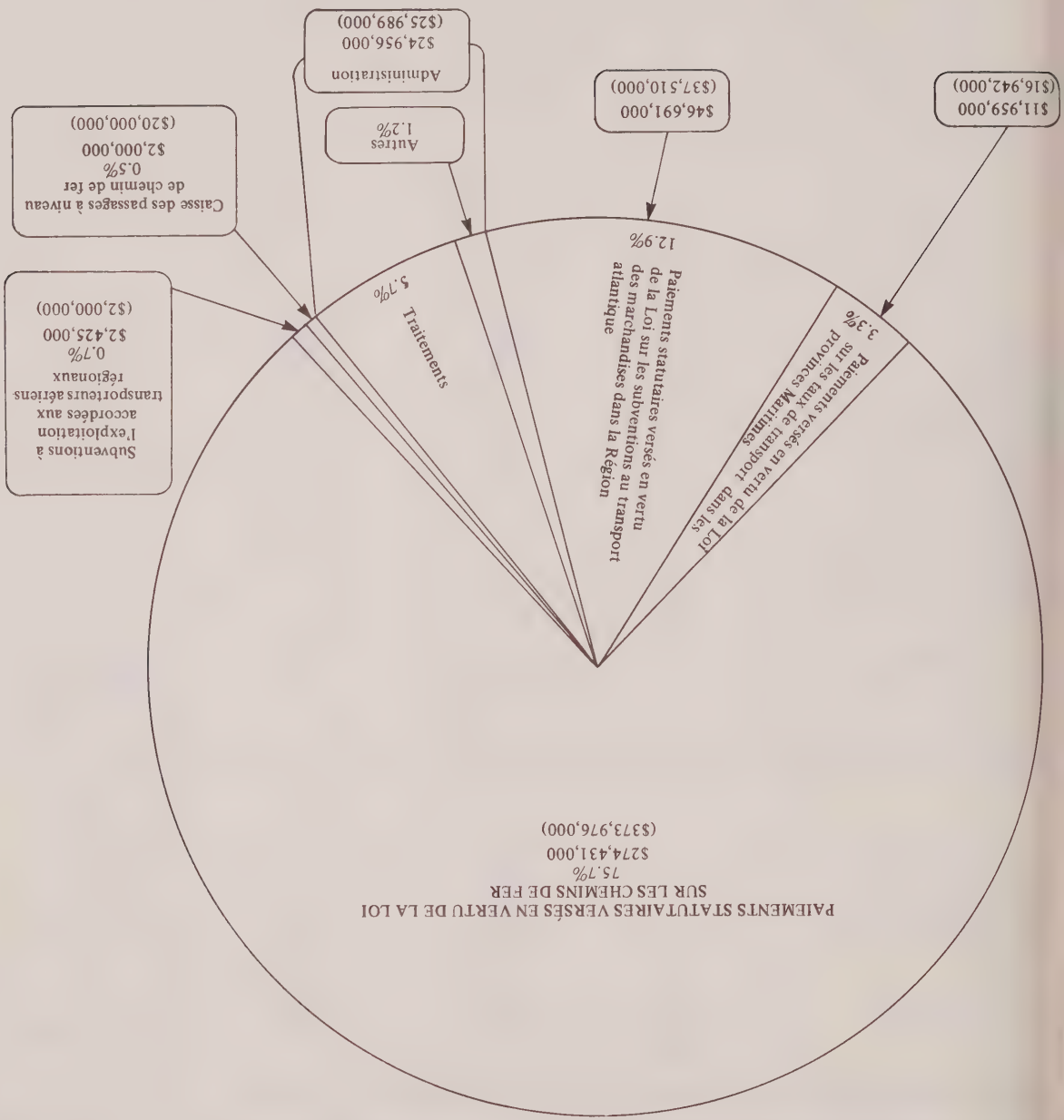
Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

Activités	1978	1979	Augmentation (Baisse)
Administration et soutien	5,085.	5,789.	704.
Réglementation et contrôle	10,408.	10,030.	(378.)
Sécurité ferroviaire	3,452.	3,015.	(437.)
Recherche	3,524.	3,185.	(339.)
Relations internationales	626.	614.	(12.)
	<u>23,095.</u>	<u>22,633.</u>	<u>(462.)</u>
		(\$000's)	

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par composante

Composantes	1978	1979	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	3,050.	3,226.	176.
Comité de la politique en	626.	614.	(12.)
matière de transport international			
Comité des transports par	142.	156.	14.
véhicule à moteur			
Comité des transports par	7,927.	6,743.	(1,184.)
chemin de fer	651.	663.	12.
Comité des transports par eau	—	109.	109.
Division de l'Ouest	3,524.	3,185.	(339.)
Direction de la recherche	2,090.	2,148.	58.
Direction de l'exploitation	5,085.	5,789.	704.
et des tarifs	<u>23,095.</u>	<u>22,633.</u>	<u>(462.)</u>
Administration et soutien			

PAIEMENTS STATUTAIRES VERSÉS EN VERTU DE LA LOI
SUR LES CHEMINS DE FER
75,7%
\$274,431,000
(\$373,976,000)



Note: Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1978. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

(missaire principal J.M. McDonough
(missaire B.R. Wolfe

Commission canadienne des transports
Siège social de la Division de l'Ouest
Suite 415, Edifice fédéral
101 est, 22ième rue
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 0E3

Tel.: 306-665-5201
Telex: 074-2693

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
rue South Court
P. 2174
ation "P"
HUNDER BAY (Ontario)
B 5E8
Tel.: 807-344-0738
lex: 073-4163

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
Pièce 300
747, rue Bute
VANCOUVER (C.-B.)
V6E 1Y2
Tel.: 604-666-8174
Telex: 04-508523

Commission canadienne des transports
747 rue Bute, Suite 300
VANCOUVER (C.-B.)
V6E 1Y2
Tél.: 604-666-1011

Commission canadienne des transports
503-169 rue Pionner
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 0H2
Tél.: 204-949-4214

Commission canadienne des transports
Terminal Plaza Building
1222 rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6
Tél.: 506-858-2020

Commission canadienne des transports
220 4^{ième} avenue S.E., Suite 372
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3
Tél.: 403-231-4811

Commission canadienne des transports
60 est, rue Adelaide
TORONTO (Ontario)
M5C 1J8
Tél.: 416-369-4821

Commission canadienne des transports
Suite 702
685 rue Cathcart
MONTREAL (Québec)
H3B 1M7
Tél.: 514-283-5722

COMMISSION CANADIENNE
DES TRANSPORTS

PRÉSIDENT

Devoirs et pouvoirs

1. réglementation des séances et disposition des affaires: article 20
2. exécution des fonctions attribuées à la Commission par la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique* (Partie II) et la *Loi sur les transports*: article 21
3. élaboration et application d'une politique en matière de transport: article 24
4. constitution et pouvoirs des comités de la Commission: article 24
5. établissement de règles et de règlements, y compris les règles de pratique et de procédure de la Commission: article 26 et 65

VICE-PRÉSIDENT

VICE-PRÉSIDENT (RECHERCHE)

COMITÉ DE RÉVISION

Constitué en 1970; dirigé par le vice-président: article 7(5).

Devoirs et pouvoirs

Réviser, sur demande, des ordonnances ou des décisions des comités modaux: articles 24(4) et 63.

DIRECTION
DE LA RECHERCHE

DIRECTION
DE L'EXPLOITATION
ET DES TARIFS

Créée en 1968; dirigée par le vice-président (Recherche): article 7(4).

Devoirs et pouvoirs

Surveiller les programmes de recherche nécessaires pour atteindre les objectifs énoncés à l'article 3 et remplir les pouvoirs décrits dans les articles 22 et 7(4).

COMITÉ DES
TRANSPORTS AÉRIENS

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard des transporteurs aériens exploitant des services aériens commerciaux.
1. *Loi sur l'aéronautique*, Partie II.
2. *Loi nationale sur les transports*, articles 5, 22, 23, 27 et 63.

COMITÉ DES
TRANSPORTS PAR
CHEMIN DE FER

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard des compagnies ferroviaires, des chemins de fer ou des particuliers autorisés à construire ou à exploiter une voie ferrée.
1. Articles 5, 22, 23, 27 et 63.
2. *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada*.
3. *Loi sur les chemins de fer de l'État*.
4. *Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes*.
5. *Loi sur l'Office national de l'énergie*.
6. *Loi sur les chemins de fer*.
7. *Loi sur les transports* (Partie VI).
8. *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*.

COMITÉ DES
TRANSPORTS PAR EAU

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard du transport de marchandises et de passagers par navire dans certaines régions.
1. Articles 22, 23, 27 et 63.
2. *Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent*.
3. *Loi sur les transports* (sauf la partie VI).
4. *Loi sur les passages d'eau*.
5. *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*.
6. *Loi sur le pilotage*.

COMITÉ DES
TRANSPORTS PAR
VÉHICULE À MOTEUR

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard du transport interprovincial de marchandises ou de passagers par camion ou par autocar.
1. Articles 5, 22, 23, 27, et 63.
2. Partie III de la Loi.
3. *Loi sur le dimanche*.
4. *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

COMITÉ DES
TRANSPORTS PAR
PIPE-LINE DE
DENRÉES

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard des pipe-lines de denrées et des pipe-lines mixtes.
1. Articles 5, 22, 23, 27 et 63.
2. Partie II de la loi.
3. *Loi sur l'Office national de l'énergie*.

COMITÉ DE
LA POLITIQUE EN
MATIÈRE DE TRANSPORT
INTERNATIONAL

1. Constitué en 1969, il représente la Commission à l'égard des travaux des organismes intergouvernementaux, nationaux et internationaux oeuvrant dans le domaine des transports et relevant du Parlement.

Distribution des devoirs
et pouvoirs statutaires
de la Commission canadienne
des transports

● Le Comité de la politique en matière de transport international est habilité, en vertu de la Loi nationale sur les transports, à traiter les aspects économiques et juridiques de toute forme de transport, aux pa- liers intergouvernemental, national et international.

● Le Comité de révision a le pouvoir, sur présentation d'une telle demande, de réviser, rescinder, changer ou modifier toute ordonnance ou décision de la Commission, en vertu de la Loi nationale sur les transports.

● La Direction de la recherche de la Commission mène des études se rapportant à tous les modes de transport. Elle a aussi d'importan- tes responsabilités sur le plan de la

Au cours de l'année, les différents comités de la Commission ont tenu au total 97 audiences publiques en 203 jours de séances, rendu 1 929 décisions et 5 400 ordonnances re- lativement à une multitude de questions en matière de transport.

● La Direction de l'exploitation et des tarifs reçoit tous les tarifs que sont tenus de déposer les transporteurs par chemin de fer, par eau et par véhicule à moteur assujettis au pouvoir législatif du Parlement. Elle s'occupe pour tous les comités modaux, à l'exception du Comité des transports aériens, des ques- tions touchant l'exploitation et les tarifs. Elle veille enfin à l'exécution du Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et est chargée de la recherche et de l'analyse en ma- tière de trafic.

une Commission canadienne des transports a été créée en 1967 en vertu des dispositions de la Loi nationale sur les transports.

Il a pour mission de promouvoir la coordination et l'harmonisation de toutes les activités des transports relevant de la compétence fédérale, grâce à une réglementation économique efficace, à ses travaux de recherche et à sa participation dans l'élaboration de lignes de conduite. Dans le domaine ferroviaire, elle doit en outre encourager la formulation de règles de sécurité optimales, compatibles avec l'intérêt public.

La Commission est une cour d'arbitrage dont les décisions ont force exécutoire; ses décisions peuvent toutefois être portées en appel devant la Cour fédérale du Canada, si l'acte d'une question de droit ou de compétence, ou encore, devant le propre Comité de révision, le ministre des Transports et le gouverneur en conseil, dans d'autres cas.

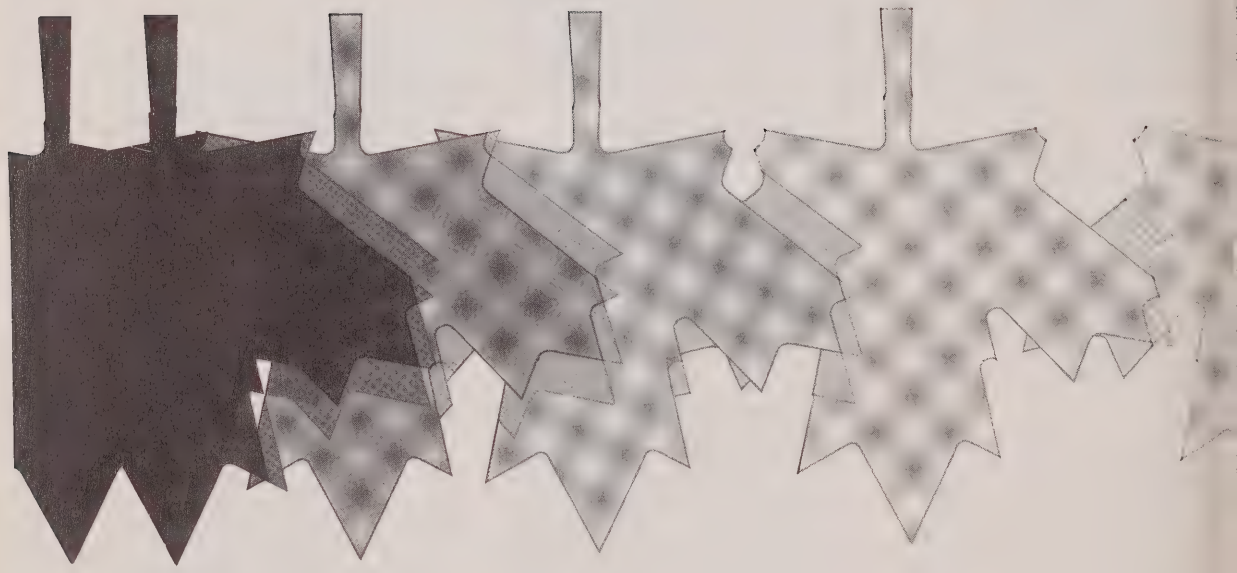
Elle est formée d'au plus 17 commissaires, tous nommés par le gouverneur en conseil, dont un président, un vice-président et un responsable des questions de droit de la surveillance des travaux.

Le Comité des transports aériens est chargé de l'application de la Loi sur l'aéronautique qui s'applique à toute personne exploitant un service aérien commercial au Canada. Le Comité des transports par chemin de fer a juridiction sur tout transport ferroviaire auquel s'applique la Loi sur les chemins de fer, notamment sur la construction des lignes ferroviaires, leur emplacement, leur abandon, les tarifs et la sécurité.

Le Comité des transports par eau, comme le prescrit la Loi sur les transports qui régit tout acheminement de marchandises et de passagers par navire entre les ports canadiens, a l'intérieur de zones désignées.

Le Comité des transports par eau, comme le prescrit la Loi sur les transports qui régit tout acheminement de marchandises et de passagers par navire entre les ports canadiens, a l'intérieur de zones désignées.

Le Comité des transports par eau, comme le prescrit la Loi sur les transports qui régit tout acheminement de marchandises et de passagers par navire entre les ports canadiens, a l'intérieur de zones désignées.



„ . . . un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada . . . ”

Commission canadienne des transports.	7
Division de l'Ouest.	21
Comité des transports par chemin de fer.	25
Comité des transports aériens.	35
Comité des transports par eau.	43
Comité des transports par véhicule à moteur.	49
Comité de la politique en matière de transport international.	53
Comité des transports par pipe-line de denrées.	61
Comité de révision.	65
Direction de la recherche.	77
Direction de l'exploitation et des tarifs.	83
Annexes.	89

Président:

I'hon. E.J. Benson

Vice-président:

M. Guy Roberge

Vice-président:(Recherche) M. Yves Dubé

Commissaires:

M.D. Armstrong Paul Langlois¹

R.A. Azzie

J.A.D. Magee

Anne Carver²

R.M. March

J.A.L.G. Drainville¹

J.M. McDonough

J.T. Gray

L.R. Talbot²

D.H. Jones

J.B.G. Thomson

E.H. LaBorde

J.F. Walter¹

G.F. Lafferty²

B.R. Wolfe¹

Comités

Présidents

Transports aériens

M. Armstrong

Transport de denrées par pipe-line

M. Thomson

Politique en matière de transport international

M. McDonough

Transports par véhicule à moteur

M. Magee

Transports par chemin de fer

M. Gray

Révision

M. Roberge

Transports par eau

M. Jones

Secrétaire de la Commission:

D.W. Foley

¹ a été nommé commissaire en 1979
² a pris sa retraite en 1979

L'honorable Jean-Luc Pépín
Ministre des Transports,
Ottawa (Ontario)

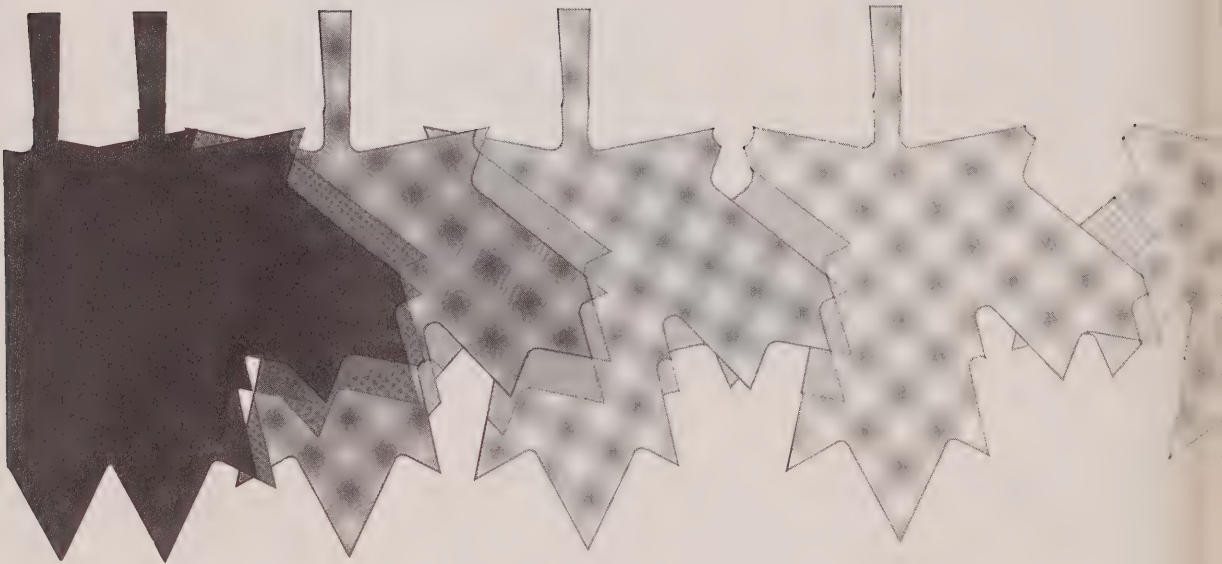
Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le treizième rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre 1979. Agréez je vous prie, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

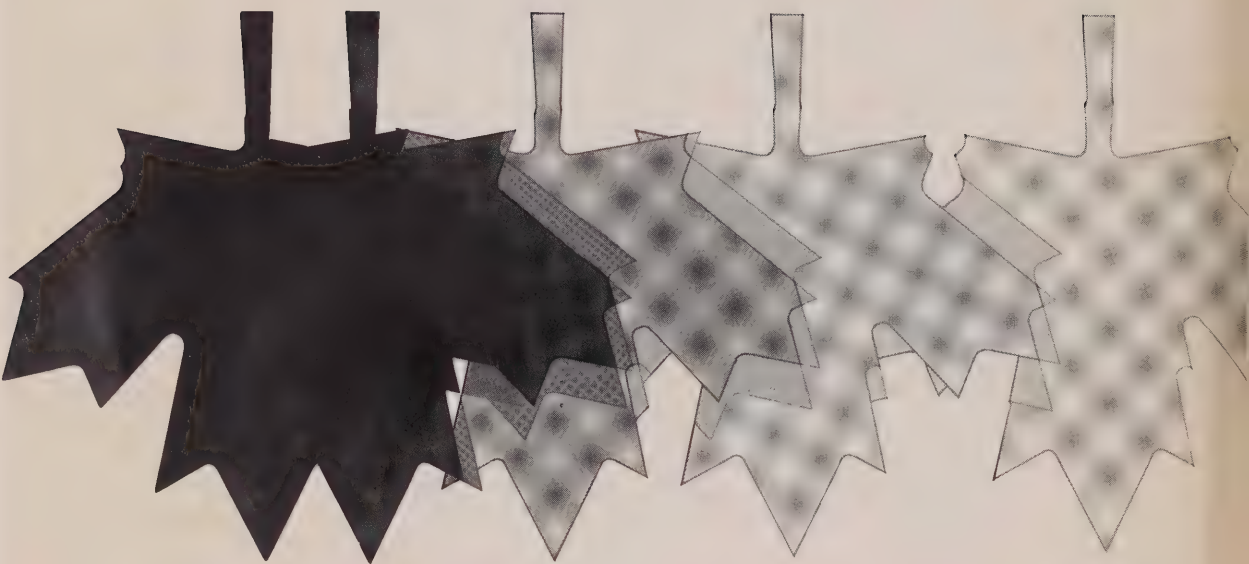


Le Président de la
Commission canadienne
des transports,
E.J. Benson

© Ministère des Approvisionnement et Services Canada 1980
N° de cat. TT 1-1979
ISBN 0-662-50728-2

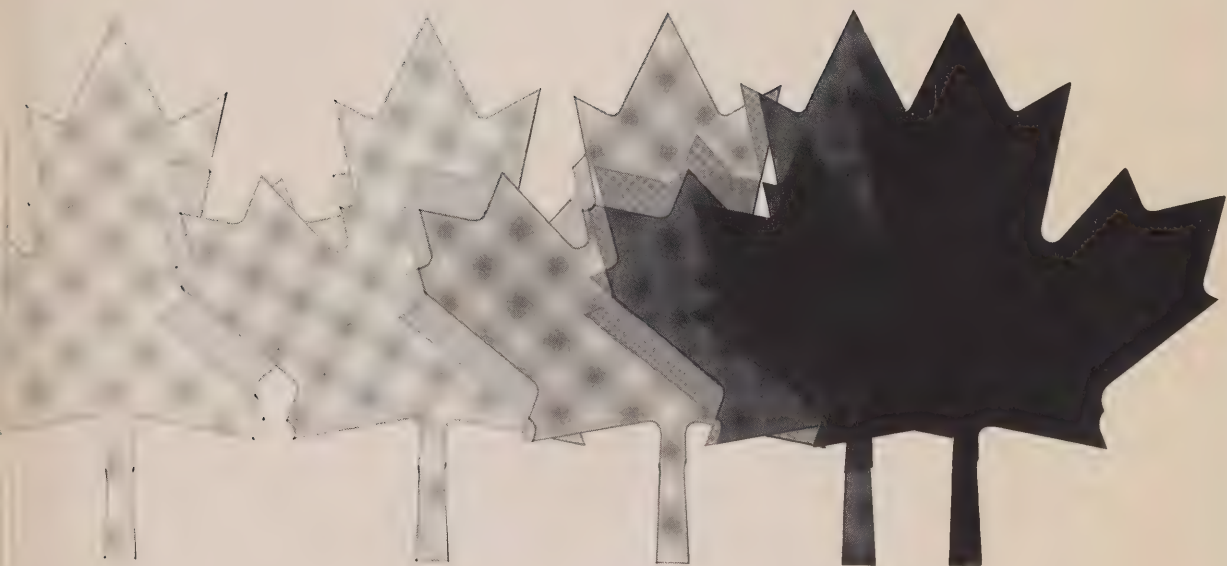


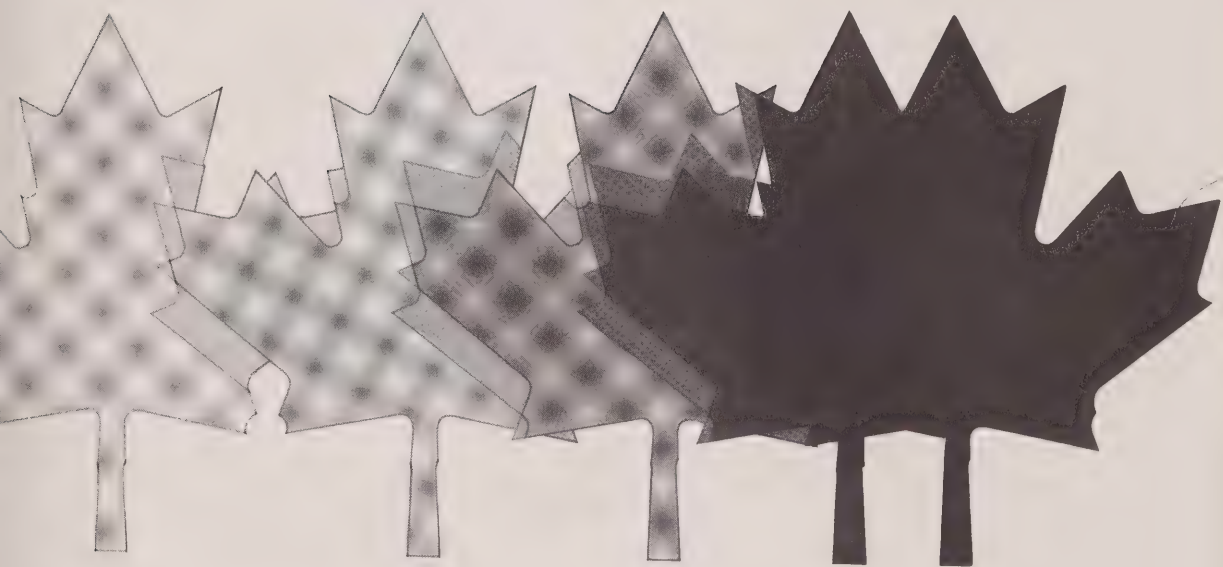
Le treizième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1979



The Fourteenth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1980

CAI
TA 87
A56





© Minister of Supply and Services Canada 1981

Cat. No. TT 1-1980

ISBN 0-662-51185-9



Canadian Transport
Commission

Commission canadienne
des transports

The Honourable Jean-Luc Pépin,
Minister of Transport,
Ottawa, Ontario.

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the fourteenth annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1980.

Yours sincerely,

E.J. Benson,
President,
Canadian Transport Commission.



Members of the Canadian Transport Commission 1980

President: Hon. E.J. Benson

Vice-President: Guy Roberge

Vice-President: (Research) Yves Dubé

Commissioners	M.D. Armstrong	Paul Langlois
	R.A. Azzie	J.A.D. Magee
	J.A.L.G. Drainville	R.M. March
	J.T. Gray	J.M. McDonough
	D.H. Jones	J.B.G. Thomson
	E.H. LaBorde	J.F. Walter
		B.R. Wolfe

Committees

Air Transport

Commodity Pipeline Transport

International Transport Policy

Motor Vehicle Transport

Railway Transport

Review

Water Transport

Commission Secretary

Chairmen

Mr. Armstrong

Mr. Thomson

Mr. McDonough

Mr. Magee

Mr. Gray

Mr. Roberge

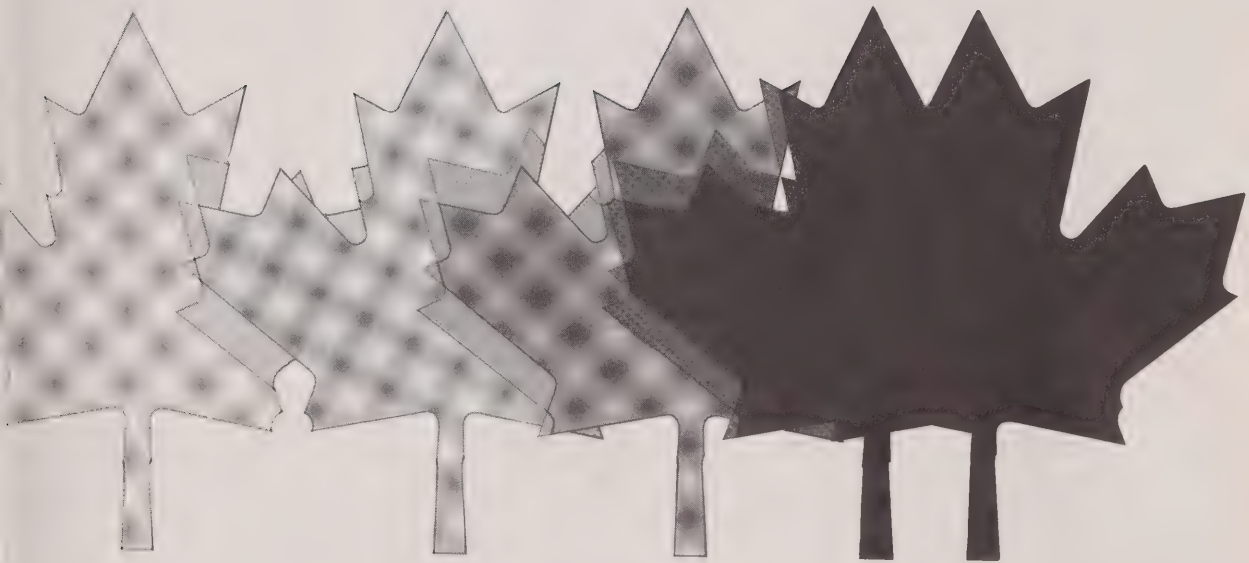
Mr. Jones

D.W. Foley

Table of Contents

Canadian Transport Commission.....	1
Western Division.	13
Railway Transport Committee.	17
Air Transport Committee.	23
Water Transport Committee.	33
Motor Vehicle Transport Committee.	41
International Transport Policy Committee.....	45
Commodity Pipeline Transport Committee.	49
Review Committee.....	53
Research Branch.....	67
Traffic and Tariffs.	73
Appendices.	79

Canadian Transport Commission



“... an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada . . .”

Section Three, National Transportation Act.

The Canadian Transport Commission is responsible for the regulation of transportation in Canada under federal jurisdiction.

Established by the *National Transportation Act* on Sept. 19, 1967, it succeeded and absorbed the Board of Transport Commissioners for Canada, the Air Transport Board, and the Canadian Maritime Commission. A western division was set up in Saskatoon in 1979 to give Western Canadians direct access to the Commission.

With the general objective of coordinating and harmonizing all carrier operations under federal jurisdiction, the CTC is required to perform all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act* and other statutes.

The CTC is a court of record. Its decisions, though binding, are subject to appeal; to the Federal Court of Canada on questions of law or jurisdiction, and, in other cases, to its own Review Committee, the Transport Minister, or the Governor in Council. It consists of a maximum of 17 commissioners. They include the President and two Vice-Presidents, the first being responsible for matters of law and administration, the other for research.

The powers and duties of the Commission are divided among its seven committees and two branches. Five of these committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The two other committees deal with review and appeals and with

international transport policy. The two branches handle research as well as traffic and tariff questions.

Focus in 1980

During 1980, CTC committees issued 364 decisions and 3,146 orders; it held 93 hearings over 187 sitting days.

Safety

The Commission has been greatly concerned with rail safety. It was represented by counsel throughout the 127 days of the Grange Inquiry into the 1979 Mississauga derailment, and two Commissioners and a staff member of the Commission gave evidence. It also investigated and issued a report on the 1980 MacGregor accident. There were continuous discussions on tightening the regulations for the transportation of dangerous goods. Regulations on the safety of railway employees who run trains were approved and referred to the Privy Council Office for promulgation. The Commission participated in federal-provincial-municipal meetings in December on improving rights-of-way regulations, and also approved funding of "Operation Lifesaver", a Railway Association of Canada public education program on level-crossing hazards.

The Handicapped

Considerable attention was also paid to the transportation of the handicapped. In March, the Commission issued a report on a 1979 public meeting on the subject, chaired by the Vice-President, Research; the issues raised led to the creation of a special advisory panel. Changes were made to tariff regulations, allowing self-reliant passengers in wheelchairs to travel without attendants, and requiring VIA Rail to provide lifting devices for their assistance. Members of

the Commission appeared as witnesses before the Special Parliamentary Committee on the Disabled and the Handicapped, and also took part in the World Congress of Rehabilitation International held in Winnipeg.

Efficiency

Changes in Commission structure and procedure were made to improve efficiency. The Railway Transport Committee was organized from four into three branches, resulting in a better use of personnel. Prompted by the Auditor General's Report, the committee also tightened up and streamlined its costing procedures which eliminated verification loopholes. A new classification of railway accounts was issued and, similarly, air transport accounting and statistical reporting was simplified.

Flexibility

More flexible regulations and simplified accounting procedures were established to permit greater carrier competition and less "regulatory burden". An interim exchange agreement was authorized enabling CP Rail to move grain to the CN-served port of Churchill. Changes in charter carrier regulations in February now allow space sharing between charter flight passengers and cargo. Certain specialty air services (i.e., aerial survey, crop-spraying, parachuting) have been exempted from complying with air carrier regulations. For scheduled flights, carriers can now innovate fare reductions of nearly 50 per cent.

Management

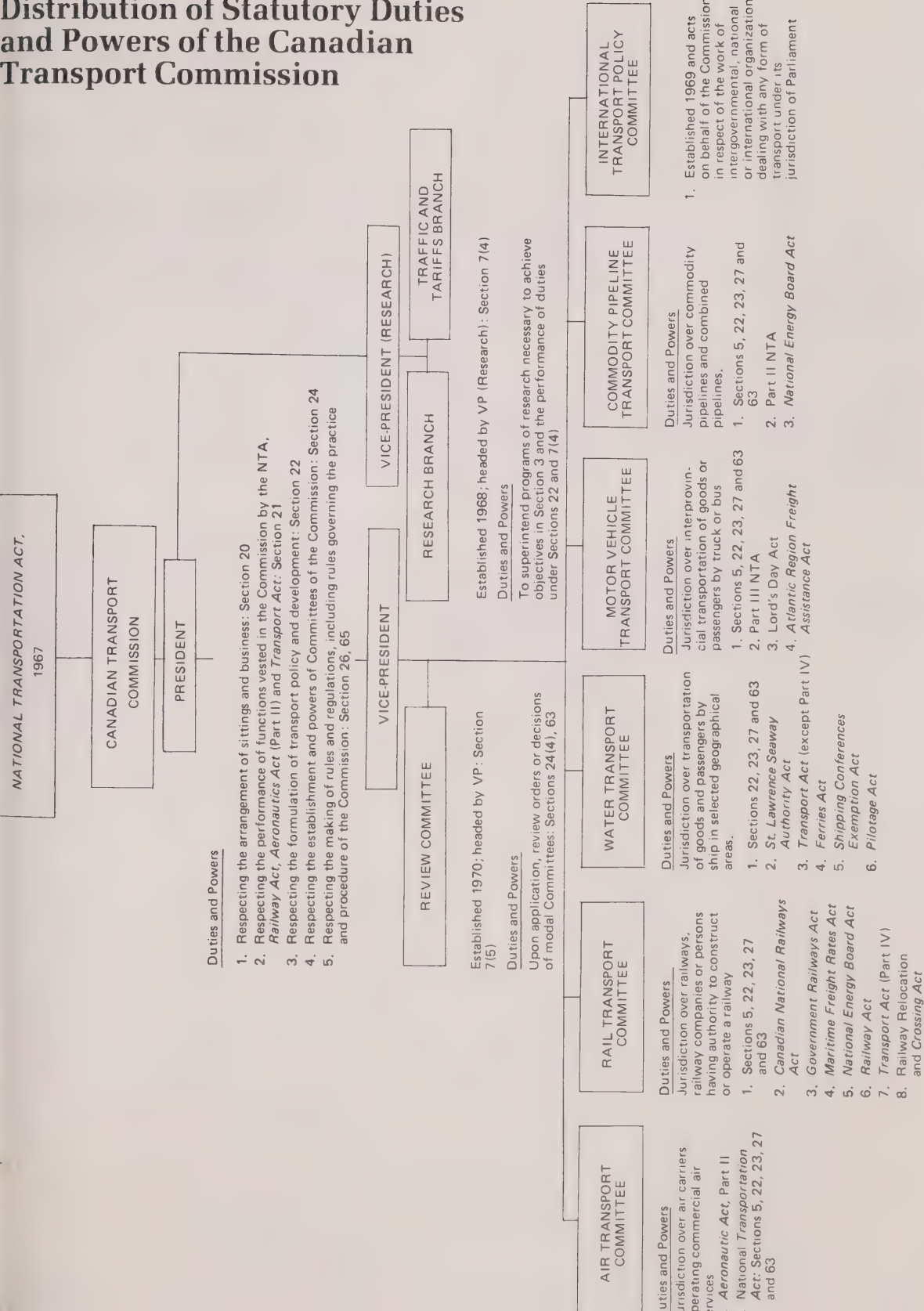
The Commission, in common with some 30 other federal government departments, is currently engaged in an intensive review of its management practices and controls. The reforms that can already be

foreseen as resulting from this review, will touch upon almost every aspect of the Commission's organization and operations.

In addition to improving its internal management and financial controls, the Commission has an important role to play in the realm of regulatory reform. As the largest of the federal regulatory agencies, the Canadian Transport Commission will be the trial agency upon which new policies, aimed at lightening

the burden of regulation upon society, will be tested. Those policies which are found to be workable and beneficial will then be passed on to the myriad of other, smaller, federal regulatory agencies.

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission



CTC Regional Offices

Canadian Transport Commission
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3
Tel.: 604-666-1011

Canadian Transport Commission
503-169 Pioneer Avenue
WINNIPEG, Man.
R3C 0H2
Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6
Tel.: 506-388-7040

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
CALGARY, Alta.
T2P 3C3
Tel.: 403-231-4811

Canadian Transport Commission
60 Adelaide St. East
TORONTO, Ont.
M5C 1J8
Tel.: 416-369-4821

Canadian Transport Commission
Suite 702
Dominion Public Building
685 Cathcart Street
MONTREAL, Que.
H3B 1M7
Tel.: 514-283-5722

CTC Western Division

5

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
Suite 415, Federal Building
101-22nd Street East
SASKATOON, Sask.
S7K 0E3

Tel.: 306-665-5201
Telex: 074-2693

Canadian Transport Commission
Western Division
33 South Court Street, Room 323
P.O. Box 2174
Postal Station "P"
THUNDER BAY, Ont.
P7B 2W6

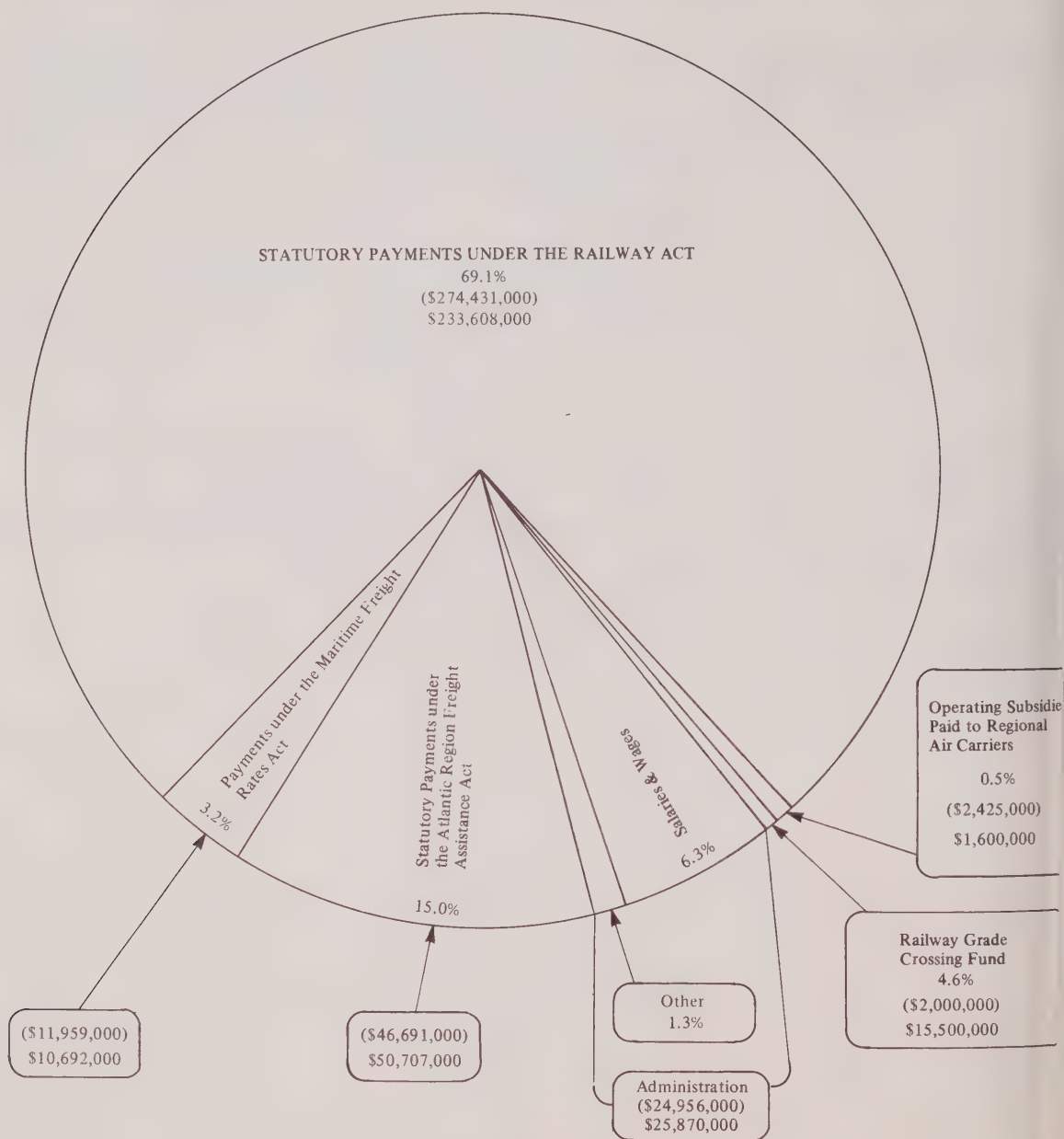
Tel.: 807-344-0738
Telex: 073-4163

Canadian Transport Commission
Western Division
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3

Tel.: 604-666-8174
Telex: 04-508523

Estimated budgetary expenditures for calendar year 1980

6



Note: Figures for 1979 in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparisons of Resource Utilization

7

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Activity

Activity	1979 (\$000's)	1980 (\$000's)	Increase (Decrease)
Administrative and Supporting Services	5,789.	5,883.	94.
Regulatory and Control	10,030.	11,043.	1,013.
Railway Safety	3,015.	3,324.	309.
Research	3,185.	2,573.	(612.)
International Relations	614.	267.	(347.)
	<u>22,633.</u>	<u>23,090.</u>	<u>457.</u>

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Organizational Unit

Organizational Unit	1979 (\$000's)	1980 (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	3,226.	3,449.	223.
International Transport Policy Committee	614.	267.	(347.)
Motor Vehicle Transport Committee	156.	130.	(26.)
Railway Transport Committee	6,743.	7,240.	497.
Water Transport Committee	663.	849.	186.
Western Division	109.	648.	539.
Research Branch	3,185.	2,573.	(612.)
Traffic and Tariffs Branch	2,148.	2,051.	(97.)
Administration and Support Services	5,789.	5,883.	94.
	<u>22,633.</u>	<u>23,090.</u>	<u>457.</u>

Comparative Person-Year Utilization By Activity

Activity	1979	1980	Increase (Decrease)
Administrative and Supporting Services	221.7	207.9	(13.8)
Regulatory and Control	384.5	378.7	(5.8)
Railway Safety	97.7	98.6	.9
Research	87.4	71.3	(16.1)
International Relations	21.1	6.0	(15.1)
	<u>812.4</u>	<u>762.5</u>	<u>(49.9)</u>

Comparative Person-Year Utilization By Organizational Unit

Organizational Unit	1979	1980	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	128.2	124.1	(4.1)
International Transport Policy Committee	21.1	6.0	(15.1)
Motor Vehicle Transport Committee	5.0	4.3	(.7)
Railway Transport Committee	221.5	213.6	(7.9)
Water Transport Committee	24.9	29.4	4.5
Western Division (Note 1)	1.7	15.5	13.8
Research Branch	87.4	71.3	(16.1)
Traffic and Tariffs Branch	100.9	90.4	(10.5)
Administration and Support Services	221.7	207.9	(13.8)
	<u>812.4</u>	<u>762.5</u>	<u>(49.9)</u> (Note 2)

Note 1: The Western Division was opened in 1979 and proceeded with its continuing staffing program during the year.

Note 2: Staff reductions resulted from cut-backs in anticipation of implementation of the A-Base Review recommendations scheduled to become effective April 1, 1980.

Comparative Statement Of Salary Costs By Activity

Activity	1979 (\$000's)	1980 (\$000's)	Increase (Decrease)
Administrative and Supporting Services	4,594.	4,636.	42.
Regulatory and Control	8,354.	9,193.	839.
Railway Safety	2,618.	2,897.	279.
Research	2,326.	2,170.	(156.)
International Relations	538.	205.	(333.)
	<u>18,430.</u>	<u>19,101.</u>	<u>671.</u>

Comparative Statement Of Salary Costs By Organizational Unit

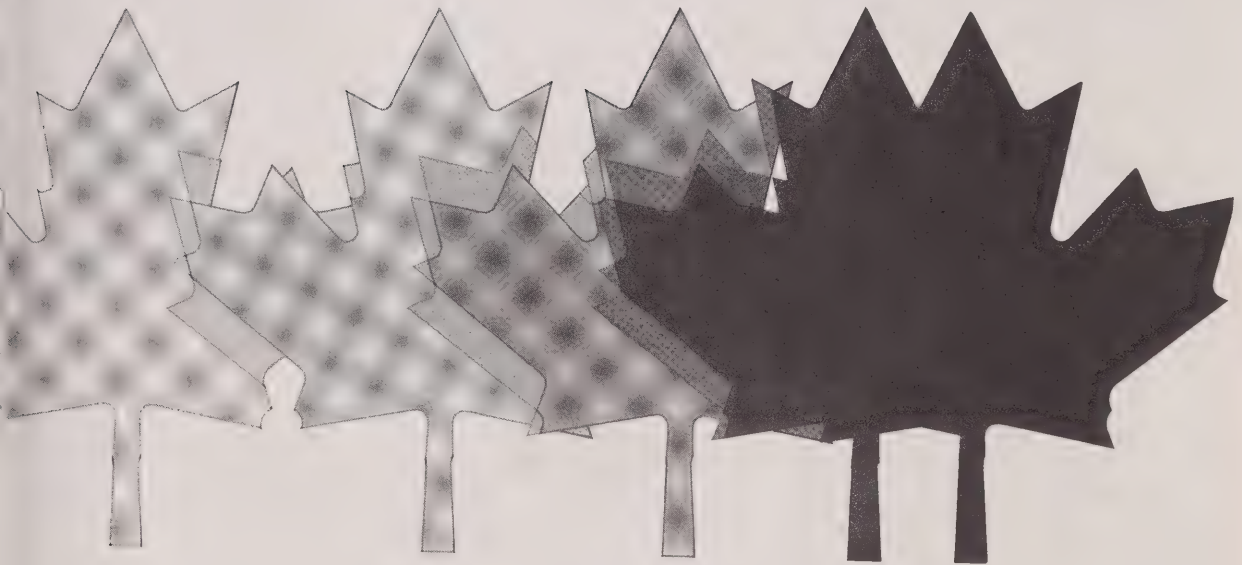
Organizational Unit	1979 (\$000's)	1980 (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	2,697.	3,006.	309.
International Transport Policy Committee	538.	205.	(333.)
Motor Vehicle Transport Committee	100.	109.	9.
Railway Transport Committee	5,524.	5,900.	376.
Water Transport Committee	567.	760.	193.
Western Division	54.	390.	336.
Research Branch	2,326.	2,170.	(156.)
Traffic and Tariffs Branch	2,030.	1,925.	(105.)
Administration and Support Services	4,594.	4,636.	42.
	<u>18,430.</u>	<u>19,101.</u>	<u>671.</u>

Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Activity

Activity	1979 (\$000's)	1980 (\$000's)	Increase (Decrease)
Administrative and Supporting Services	1,195.	1,247.	52.
Regulatory and Control	1,676.	1,850.	174.
Railway Safety	397.	427.	30.
Research	859.	403.	(456)
International Relations	76.	62.	(14)
	<u>4,203.</u>	<u>3,989.</u>	<u>(214)</u>

Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Organizational Unit

Organizational Unit	1979 (\$000's)	1980 (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	529.	443.	(86)
International Transport Policy Committee	76.	62.	(14)
Motor Vehicle Transport Committee	56.	21.	(35)
Railway Transport Committee	1,219.	1,340.	121.
Water Transport Committee	96.	89.	(7)
Western Division	55.	258.	203.
Research Branch	859.	403.	(456)
Traffic and Tariffs Branch	118.	126.	8.
Administration and Support Services	1,195.	1,247.	52.
	<u>4,203.</u>	<u>3,989.</u>	<u>(214)</u>



The establishment of the Western Division of the CTC came about in 1979 following a decision by both Cabinet and the Commission to have a visible presence in the West.

The Western Division brings the Commission closer to Western Canadians. It facilitates communication with the grain industry, air carriers, towns and communities, and users of transportation in the West, making it easier for the Commission to handle both formal applications and informal complaints. Through its interpretation of the role and function of the Canadian Transport Commission, the Western Division promotes a more effective public participation and awareness. Two Commissioners operate out of the Commission's western office in Saskatoon.

Rail

Branch Lines

During 1980, the Western Division held a total of 15 public hearings on rail branch lines. Twelve decisions were issued (See Appendix A).

The division also issued 352 orders on such matters as grade crossings and grade separations, and installation of automatic crossing protection.

A program for 1981 includes public hearings on approximately 30 applications for abandonment of rail branch lines that were outstanding at the end of 1980.

Accident Investigation

Between April 23 and June 27, 1980, in response to a directive from the Minister of Transport, a public hearing and investigation were conducted into a major railway chemical spill which came to be known as the MacGregor Derailment. This accident occurred early on the morning of March 10, 1980, on the Canadian National main line, at Deer, Man., west of Winnipeg. The Report of Inquiry Into the MacGregor Derailment was issued in September. It considered all aspects of the accident and made a number of specific recommendations on how a recurrence might be avoided and failing that, on how one might be better handled. The report was widely circulated throughout Canada and was well received by all levels of government, carriers, industry and the general public.

An investigation was also conducted into an accident in CP Rail's Winnipeg Yard, April 6, 1980, when a moving train hit the side of a parked rail tank car containing methanol, a dangerous liquid chemical. The tank car ruptured and spilled part of its contents. The division is participating in the monitoring of the implementation of the recommendations contained in its ensuing report.

Bulk Commodity Coordination

The division's regional office in Thunder Bay, Ont. was responsible for co-ordinating and expediting the transportation of a near record volume of grain products through that port. The Vancouver office, on the other hand, had to overcome the difficult circumstances and delays encountered by Vancouver export rail tonnage because of the

closing of CN's Second Narrows Bridge after an accident, and other transportation difficulties.

Rail Relocation Projects

During 1980, the Western Division was instrumental in the furthering of rail relocation projects at Regina, and Yorkton, Sask. Its Commissioners also met with Lethbridge civic officials to discuss a relocation proposal, and a formal application is expected soon.

Rail Grade Crossings

Beginning in 1981, any matter concerning applications for signal crossing protection or any other improvement to crossings at grade for rail lines west of Thunder Bay, will be referred to and handled by the Western Division.

Prairie Branch Line Rehabilitation Program

Beginning in 1981, the Western Division will undertake management of the auditing functions of the Prairie Branch Line Rehabilitation Program.

Passenger Train Service

During 1980, a passenger service public hearing was held dealing with the CN/VIA Winnipeg-Farlane service. A bench decision was issued Sept. 9, 1980 ordering this service to be maintained. A decision was also issued on March 20, 1980, dealing with CN's Saskatoon-The Pas service. The public hearings had taken place between Nov. 28 and Dec. 11, 1979. This service was ordered to be abandoned. Western Division personnel also took part in a CTC-conducted study of the Prince Albert-Saskatoon-Regina daily railiner service.

Air

With the establishment of the Western Division, the Commission should be able to deal more effectively with the growth and requirements of the air industry in Western Canada.

Other Activities

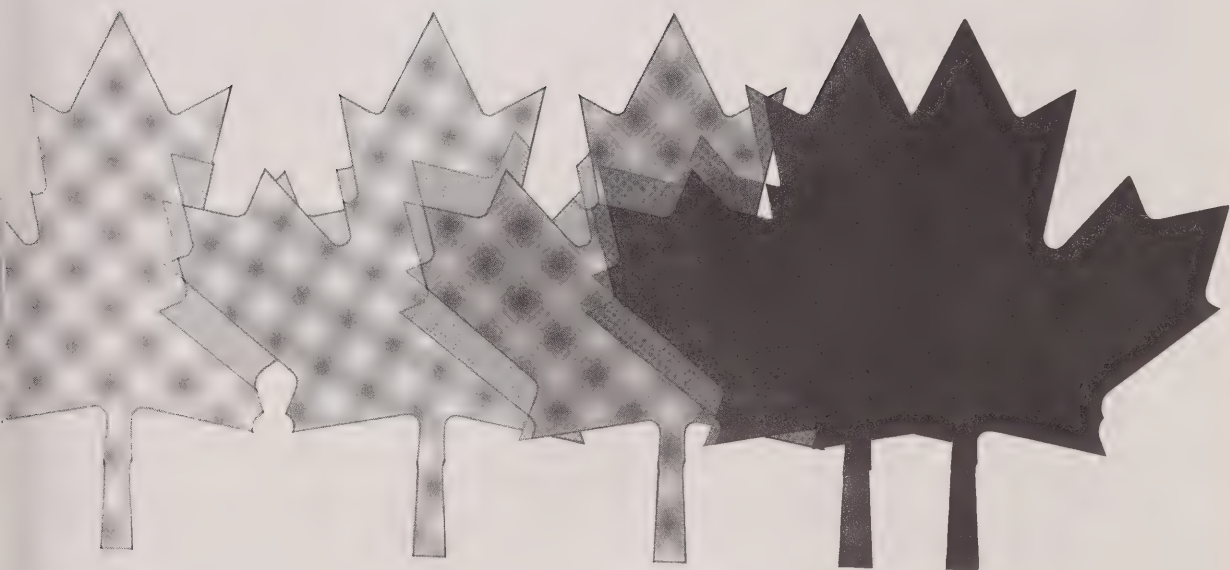
A number of Western Division positions were staffed during 1980, including those of Executive Director, Manager - Rail Rationalization and Grain Co-ordination, Air Transportation Advisor, Economist, and Hearing Process Officer. A Financial Officer, a second Legal

Counsel, a second Engineer, and additional support staff should be appointed during 1981.

The Western Division will be moving into new permanent quarters in the new year.

Railway Transport Committee

15



F. Gray, Chairman

D. Armstrong

A.L.G. Drainville

H. Jones*

H. LaBorde

A.D. Magee

M. March

M. McDonough

G. Thomson

. Walter

R. Wolfe

Committee member until October 22, 1980

The Railway Transport Committee (RTC) regulates rail transportation under the jurisdiction of several federal statutes, such as the *National Transportation Act*, the *Railway Relocation and Crossing Act* and the *Railway Act*, and issues decisions and orders dealing with specific requests and applications.

It holds weekly meetings and its hearings deal with matters affecting the safety and convenience of the public and users of the Canadian rail transportation system. The committee held 13 hearings during 19 sitting days in 1980, and issued 14 decisions and 1,651 orders.

In 1980, the RTC reorganized its four branches into three. The new branches at Commission headquarters are: Safety and Services, Standards and Development, and Rail Economic Analysis. The committee also has regional offices in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver.

The RTC administrative operations include inspection and evaluation of railways' infrastructure, equipment, service and construction to ensure compliance with safety standards and regulations. The committee investigates accidents and administers subsidy programs when railways are ordered by the CTC to operate a rail service at a loss, in the public interest.

Safety and Services Branch

The newly created Safety and Services Branch concerns itself with those areas of responsibility

formerly handled by the Rail Services Branch, with the exception of transportation of dangerous commodities. They are:

- Equipment Quality Control
- Railway Infrastructure Quality Control
- Train Operations, Passenger and Freight Services Quality Control
- Rationalization of Services
- Accident Investigation, formerly handled by the Safety and Standards Branch.

Equipment Quality Control

The branch pursued its programs of evaluation, monitoring and regulation of the quality of railway rolling stock and stationary equipment.

During the year, 26,739 units were inspected, and indications were that 3,271 motive power units and 6,410 cars had defects of some kind, this being a decrease from 1979 when 29,598 units were inspected and 10,693 had defects. Of the 958 stationary and portable equipment units inspected in 1980, 148 units were shown to have defects.

Railway Infrastructure Quality Control

Staff shortages once again prevented the establishment of specific programs to evaluate the state of the railway infrastructure. The branch was therefore forced to carry out inspections and investigations on an as-and-when-required basis when complaints were received or when processing applications for the approval of less than standard clearances, fencing exemptions, and bulk storage facilities for the handling of dangerous commodities.

Appendix C lists the types, numbers and disposition of applications received in 1980.

The committee hopes that programs to monitor and evaluate the condition of highway/railway crossings, track and right-of-way, as well as railway structures will be in operation in 1981.

Train Operations, Passenger and Freight Services Quality Control

Railways' performance in this area is constantly monitored. Particular emphasis, however, was placed this year on two experimental passenger train services, one between Halifax and Yarmouth, and another between Regina, Saskatoon, and Prince Albert, both having been ordered into operation by the committee.

In a decision issued on the transportation of the handicapped, the committee, among other things, concluded that the effective Passenger Tariff should be amended, interpreted, or otherwise changed, to allow any self-reliant handicapped person in a wheelchair to travel on a train without an attendant.

The test run of the LRC train constructed for the use of Amtrak in the United States was keenly observed by the branch. The train is a prototype of the model to be introduced into Canadian service by VIA Rail sometime in the coming year.

The 120 complaints about railway services were investigated or will be shortly.

Rationalization of Services

The railways submitted 46 applications for the abandonment and/or removal of non-prairie branch lines, sidings, and spur tracks. (See Appendices D, E and F)

Hearings were held on the abandonment of the CP Rail's Maniwaki Subdivision and CN's Yorkmouth, Dartmouth, Inverness, Marmora, and Haliburton subdivisions.

The branch played a consulting role in the formation of the Mid-Western Ontario Gray/Bruce Rail Rationalization Study to look into the rationalization of branch lines in that area. Officials of the Ontario Ministry of Transportation, CP Rail, and CN are participating in this study.

At the beginning of 1980, Canadian National Railways had 14 agency centralization applications before the committee. During the year, two were withdrawn and subsequently refiled, and new applications were submitted for three servocentres. After thorough investigation, eight servocentre applications were approved and one was referred to the Western Division for further consideration.

Accident Investigation

Accidents investigated under section 226 of the *Railway Act* include: a derailment in February of VIA Rail passenger train No. 1 on CP Rail's Ignace subdivision, Ont.; in April, a side collision of two CP Rail freight trains at Winnipeg Yard resulting in spillage of methanol; in June, a derailment of a CP Rail freight train on the Windsor subdivision, Ont.; in August, a rear-end collision of two CP Rail freight trains on Nemegos subdivision,

Ont.; in September, a side collision of two CP Rail freight trains on the Kaministiquia Subdivision, Thunder Bay, Ont.

The committee held public inquiries on two major accidents. In March, on the Rivers subdivision, Man., 31 cars of a CN freight train derailed. Twelve tank cars were carrying vinyl chloride monomer (VCM) and two were found to be leaking. In December, a CP Rail coal train derailed on the Fording River subdivision, B.C.

Mississauga Derailment

Commissioners and senior staff appeared before the Grange Inquiry to provide advice on all aspects of the Commission's rail safety program.

Standards and Development Branch

This branch was created as a result of the reorganization of the Railway Transport Committee. Its areas of responsibility comprise those formerly handled by the Rail Systems Development Branch, namely, the regulation of all construction that takes place on or near railways under the Commission's jurisdiction and the administration of the Railway Grade Crossing Fund. Added to this is the compliance with Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, formerly handled by the Rail Services Branch, and the development of regulations and safety standards for railway operations, formerly handled by the Safety and Standards Branch.

Standards

Regulations

Nine changes were made to regulations. Three were revoked, two revoked and replaced, and four

amended. Of these four, three concerned the transportation of dangerous commodities.

Procedures

Four new procedures were issued, one internal and three external.

Railway Safety Advisory Committee

The Railway Safety Advisory Committee held three meetings attended by representatives of the two major railways, the Railway Association of Canada, and the Canadian Railway Labour Association.

Air Flow Method

Public hearings began in October. They were held in Winnipeg and Gimli, Man., Kamloops, B.C., Ottawa, and Hull to determine whether the air flow method is a modern and efficient means of testing train air brake systems for the safe operation of trains consistent with sections 228, 238 and 239 of the *Railway Act*.

Development

There were 1,865 development projects completed in 1980, requiring 828 work orders and 96 operating orders. The totals for specific programs (i.e., completed projects - work orders - operation orders) are crossings and crossing protection (1389 - 667 - 9); bridges and grade separations (171 - 72 - 46); railway lines (134 - 22 - 35); signal systems (95 - 24 - 5); and miscellaneous (80 - 24 - 5).

Urban Transportation Assistance Program (UTAP)

Under this program, administered by Transport Canada for the purpose of allocating funds to the provinces for railway relocation

and grade separations, 20 orders were issued following the Minister's approval of recommendations for funding.

Railway Grade Crossing Fund

Commitments for the year amounted to \$6,922,019.80. Payments were \$9,509,591.75.

Dangerous Commodities

Special Permits

Pursuant to section 73.22(a)(1) of the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, there were 98 new special permits issued, 24 denied, 86 revised and 54 revoked.

Independent Inspection Agencies

Five independent inspection agencies were approved and four existing ones were revised.

Bulk Storage Facilities

There were 200 inspections of existing facilities for the storage of dangerous commodities.

Compliance

Analyses were completed on 149 accident reports submitted by railway companies, as required by section 74.508 of the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail. Of these, 84 were taken to completion with appropriate officials for the purpose of insuring compliance with the regulations.

Hydrostatic Retesting Apparatus and Operations

Under the authority of Section 7.34 (e) of the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, 24 facilities were inspected and all were approved.

Rail Economic Analysis Branch

The branch is responsible for railway accounting, costing and the economics of specific services including subsidy administration.

Subsidy payments approved by the Railway Transport Committee in 1980 were:

\$147,692,480	1980 Advance Claims ¹
48,455,191	1980
37,460,224	1969-1978
\$233,607,895	(TOTAL)

¹ Payments for 1980 Advance Claims are in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4*, 1975.

Work began on the development of a continuous program to audit CN and CP Rail charges to VIA Rail.

Accounting Systems Analysis

This division is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA), the audit of railway records, depreciation and cost of capital rates, and the analysis of financial reports.

A two-year review and a hearing held in March resulted in the issuance of a new classification of accounts in 1980, identified as the UCA and Related Railway Records. Meetings were held by the committees concerned with the implementation of the revised classification and more will take place in 1981.

The overall quality of audit programs continued to improve during 1980 and a number of audits were performed using the new programs.

An income tax decision issued during 1979 made it necessary to start developing methodologies for

calculating the income tax allowance in cost of capital for subsidy purposes. For 1979 and subsequent years, each Class I and Class II railway must submit a claim to the committee for its cost of capital and the rate of income tax allowance.

Costing Systems Analysis

Responsibilities of this division lie in the development of costing methodologies and computerized costing systems to be employed by the Class I and II railways and the verification of unit and specific costs.

A cost study on determining estimated variability of general administration and communications was drafted and is scheduled for RTC review in early 1981. RTC approval for the costing method related to government-funded rehabilitation expenses and assets under the *Railway Act* was issued.

There was extensive participation in the revised Uniform Classification of Accounts hearing and technical committees, and attention was focussed on the development and implementation of geographic cost centres and related costing methods.

Development work was completed on costing methodologies for Class II railways for Northern Alberta Railways, Ontario Northland Transportation Commission, and Algoma Central Railway.

The division successfully converted its computerized costing systems from the Canada Systems Group (CSG) to Industrial Technical Services (ITS) to improve overall efficiency. In response to the Auditor General's Report, controls were

introduced to improve systems security and back-up capabilities.

Costing regulations were amended to incorporate the committee's decision on the approval of an allowance for income tax in the cost of capital calculations.

Other achievements include:

the completion and approval by the committee of final unit costs for 1978 and considerable progress in the verification of final unit costs for 1979 (parallel verification procedures are being rewritten in response to the Auditor General's Report);

development work and price level index approval were completed for 1979 (actual), 1980 and 1981 (estimated) for use in determining unit costs for CP Rail and CN. Several methodological improvements were developed for implementation in the forthcoming revision of base-year weighting systems;

CP Rail branch line and passenger train specific costs, which represent approximately 30 per cent of total railway costs, were finished up to 1977. RTC decisions on specific administration and station employees providing a portion of their time to passenger services were issued. Specific cost verification procedures were completely revised during the process.

Rail Services Analysis

The division's main responsibility is to determine and recommend the payment of subsidies to compen-

sate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty. The staff also provides analytical support at hearings and develops cost estimates for the establishment of freight rate levels.

In keeping with the policy of progress payments for prior years' claims, based on repayment with interest in case of overpayments, the RTC approved, as an interim measure, payments to Canadian National of \$23.8 million for 1976-78, and to Algoma Central of \$600,000 for 1979.

At year end the total difference between railway claims and Commission subsidy payments for the period 1968-1980 was approximately \$378 million. However, this difference does not represent amounts payable to the railways as it represents disallowances made by the RTC on over-claims, ineligible claims, and amounts held back pending final verification. Subject to committee decisions on outstanding issues and total verification of claims, the current staff estimate of probable eventual payments in respect of this difference is \$130 million. (See Appendices.)

The resolution of outstanding branch line issues related to CN, CP Rail and NAR subsidy claims for prior years progressed during the year. For example, detailed investigation of NAR claims, carried out during 1980 for prior years, will enable NAR claims for all years to be completed during 1981.

The Commission assisted in effecting the efficient movement of export grain to market by allowing, for subsidy purposes, the inclusion of Prince Rupert in the existing Reciprocal Grain Agreement

framework (effective Aug. 1, 1980) and by allowing the inclusion of costs of moving CP Rail cars to the port of Churchill in CN's subsidy claims, thus making this move possible.

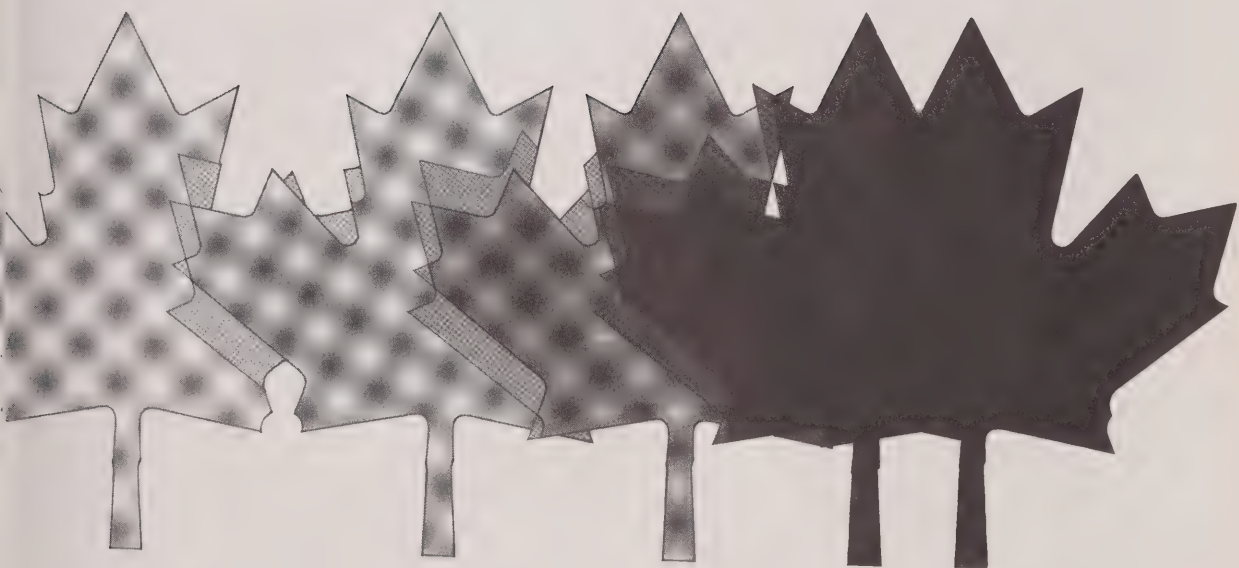
The Commission continued its financial support for those passenger services not provided by VIA Rail, such as the portion of the "Northlander" operated by CN and Class II railway passenger trains. The Commission also advanced its program to finalize all outstanding subsidy claims from previous years for CN, CP Rail and the Class II railways.

Two experimental passenger services were inaugurated during 1980 under the direction of the Commission, one operating between Halifax and Yarmouth, N.S., and the other serving Regina, Saskatoon and Prince Albert, Sask. Their operations are being monitored by the Commission in cooperation with representatives of local public and private organizations. Determining the public response to and financial effect of certain improvements to regional services will provide an indication of the future potential for these trains.

Hearings were held by the Commission on a passenger train discontinuance application for the Winnipeg-Farlane service and to review changes in the operation of the Sudbury-White River service. Decisions issued during the year ordered the discontinuance of two services and frequency changes in a number of others.

Air Transport Committee

21



I.D. Armstrong, Chairman

A. Azzie

A.L.G. Drainville

A.D. Magee*

H. LaBorde

Paul Langlois

M. McDonough

B.G. Thomson**

R. Wolfe

*Committee member until October 22, 1980

**Committee member until October 27, 1980

The Air Transport Committee (ATC) was established under the *National Transportation Act* for the purpose of carrying out the responsibilities of the Canadian Transport Commission in matters of transport by air. It administers the *Aeronautics Act* and formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibilities

A primary function of the committee is the licensing of commercial air services. A substantial part of its work is therefore related to the analysis and processing of applications. Under section 16 of the *Aeronautics Act*, the modal committee must be satisfied that a proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity before a licence is issued. Nevertheless, the ATC may suspend, cancel, or amend a licence where, in its opinion, the public convenience and necessity so requires. (See Appendix Y)

Circumstances sometimes dictate that the committee grant a licence on application for services established as a result of international agreements, and the Commission may, by regulation, exempt services from the requirement to meet the test of public convenience and necessity. Other categories of service, such as crop spraying by "flying farmers", some types of leases, and certain occasional operations by foreign air carriers, have also been exempted from the requirement to hold a licence.

To facilitate licensing and application, the committee has established classes of service, and groupings according to aircraft size.

Air carriers operating unit toll and charter services are normally required to file their tariffs with at least a 30-day advance notice. Tariffs come into effect as filed, unless disallowed or suspended by the committee. Parts V and VI of the Air Carrier Regulations, issued pursuant to section 14 of the *Aeronautics Act*, confer authority on the committee to deal with tariffs and to determine the justness and reasonableness of tolls; the ATC is also empowered to substitute or prescribe rates in light of these criteria.

Air carriers are required to furnish transportation in accordance with the terms and conditions of their licence, and provide adequate service, equipment, and facilities.

Most international air service agreements provide for consultation between designated airlines, use of International Air Transport Association (IATA) rate-making procedures where applicable, consultation between aeronautical authorities, and arbitration as a final resort. Resolutions approved at IATA Traffic Conferences are subject to acceptance and/or approval by aeronautical authorities.

Under section 12 and 13 of the *Aeronautics Act*, the committee is authorized to conduct investigations and surveys, and make recommendations to the Minister of Transport in all matters relating to civil aviation, either on direction from the Minister or on its own motion.

Organizational Structure

The committee has four branches: The Administration Branch, the Air Services Analysis Branch, the International Air Transport Branch and the Operations Branch. Each branch reports to the committee through the ATC Executive Director.

Administration Branch

The Administration Branch comprises the Executive Director's office and the Secretariat, headed by the Secretary. Its general functions include the signing of orders, licences, and official committee correspondence; the drafting and preparation of regulations, orders, and decisions; responsibility for agendas and minutes of committee meetings; liaison role between the committee and its branches or Commission committees; and the co-ordination of estimates and forecasts for budget purposes. The Executive Director directs and co-ordinates all ATC staff programs and acts as an adviser to the Chairman, ATC, and the Commission as a whole. (Significant decisions and orders at the end of the ATC section)

Air Services Analysis Branch

Within this branch, five divisions provide economic, regulatory, financial, and operational analysis and advice.

The Economics Analysis Division provides economic advice to the committee; assesses applications; investigates whether or not proposed services meet the tests of public convenience and necessity and of public interest; participates as support staff at hearings; and carries out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Audit Division maintains a continuing review of air carrier accounting and, when required, makes recommendations on changes in the committee's guidelines and regulations dealing with financial matters as well as on standards of financial fitness applicable to Canadian commercial air services. It assesses all applications submitted to the committee for new air service authorities, transfers of controlling interest, mergers, and consolidations. The division periodically carries out field audits of air carriers to ascertain the validity of subsidy claims. Frequently the division is required to make special financial investigations of violations of the committee's rules and regulations; it also provides financial expertise to the Enforcement Section of the Operations Branch in connection with their field investigations.

The Financial Analysis Division provides advice to the committee on the validity of proposed fare and tariff changes, their justness and reasonableness, the administration of air carrier subsidies, the continuing review of financial adequacy of carriers operating international charters and the protection of passengers' advance payments. It is studying the problem of rates of return and making other financial analyses relevant to the air carrier industry.

The Operations Analysis Division conducts studies and submits reports on the operation and management of air carriers. It also investigates and reports on the

performance and operational characteristics of aircraft and equipment utilized in specific existing and proposed commercial air services. The division is responsible for the developing and supervising of computer processing of aviation statistics.

The Policy Advisory Division develops and recommends amendments affecting the economic aspects of the Air Carrier Regulations. It also reviews and recommends modifications to the committee's statistical reporting requirements, and represents the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization. It also participates in the reassessment of government aviation policies with interdepartmental committees.

Changes in Regulations

The Air Carrier Regulations were amended to exclude, for a period of three years beginning Jan. 1, 1980, proposed Class 7 Specialty (aerial application and distribution, aerial photography and survey, and commercial air services) from the requirement to prove present and future public convenience and necessity as required by subsection 16(3) of the *Aeronautics Act*. A similar exemption was made for existing rotating wing licensees (Class 4 or Class 7 Specialty, flying training) who apply for authority to use helicopters in groups for which they are not authorized, or for removal of restrictions on the number or type of aircraft they may use for these services. Their three-year exemption period began Aug. 1, 1980. They were also exempted, for the same period, from including long-term charter rates in their tariffs.

In February, the Governor in Council amended the international and domestic advance booking

charter rules to permit changes in reservations, the carriage of belly-hold cargo and, within Canada only, last minute sales of passenger transportation up to one third of the capacity of the aircraft.

Use of aircraft for commercial air services in glider, glider-towing and parachute-jumping operations have been exempted from the requirement to hold a licence under section 16 of the *Aeronautics Act*.

In 1979, the regulations had been changed to permit air carriers operating small aircraft under valid charter licences to provide courier air services. During 1980, the committee considered whether or not to extend this permission to include medium and large size aircraft and, at year's end, was considering if carriers holding international charter licences should be permitted to provide transborder air courier services.

On Oct. 31, 1980, the Air Transport Committee released a discussion paper on the provision of low-cost domestic air travel. This staff paper proposed new approaches and discussed the need to develop a simplified regulatory regime which would significantly reduce the difficulty, complication, and workload for both the air carriers and the regulatory authority. To this end, it was proposed that the charter services now provided under the ABC domestic regulations be replaced by a new class of service called, tentatively, Class 10, - Variable Specific Point Unit Toll commercial air service. A deadline early in 1981 was set for the filing of comments by interested parties.

Pursuant to a decision of the Review Committee, and as a preliminary to a public hearing concerning certain applications affecting air services in the area, an intensive on-the-spot inquiry into the adequacy of commercial air services, to, from, and within the District of Keewatin, Northwest Territories, was conducted by ATC staff. Copies of the report on this inquiry were distributed to the carriers involved and to all other interested parties; this report will provide source material for the public hearing to be held early in 1981.

On October, the committee published reports entitled "The Canadian Helicopter Operating Industry, 1979" and "The Canadian Air Carrier and Regional Air Carrier Industry Analysis, 1979".

The committee has recently completed the development of a new standard format to be used by the major air carriers to justify changes in fares and rates; the guidelines were issued to the affected airlines.

An ICAO panel of statistical experts drawn from many countries, a working paper presented by the Canadian delegation was accepted by ICAO as a recommended method for the in-flight collection of information on passenger origin and destination.

Report and Studies

Representatives from the ATC continued to participate with members from Transport Canada, Consumer and Corporate Affairs, and CCG Research in studies on economic regulation and competition in the Canadian air carrier industry.

Another interdepartmental group, known as the Aviation Statistics Requirements Committee (ASRC), and composed of representatives from Transport Canada, Statistics Canada, and the CTC, was formed to review all statistical and financial data provided regularly to the Air Transport Committee through the Aviation Statistics Centre. In determining the essential needs for Canadian and foreign air carrier data, the ASRC held a series of informal discussions during the spring of 1980 at which the users of aviation statistics within Transport Canada, Statistics Canada and the Commission were given the opportunity to define and defend their essential requirements. The ASRC was then able to develop a new reporting system, incorporating reduced reporting frequency and, in many instances, a lessening in the amount of data required, as well as a simplification in the layout of statements compared to the reporting format used up to 1980.

In December, a proposal to introduce the revised statistical reporting system was sent to air carriers for comment. At the same time, the carriers were advised that they would be exempted, until further notice, from completing and filing the forms currently prescribed by Part VIII, (described in Schedule X of the Air Carrier Regulations on information pertaining to 1981 operations) and that monthly and quarterly statements prescribed by the new system for January to the end of June 1981 would not have to be filed until September of that year.

Concurrently with the statistical review, the committee's Uniform System of Accounts and Reports is being re-issued to conform with recent advances in airline account-

ing. A study of methods of allocation of costs and revenues by routes or networks is also in progress.

Regional Air Carrier Subsidies

Subsidy audits were carried out on EPA's and Quebecair's routes supported under the regional air carrier subsidy policy, as well as on Perimeter Airline (Inland) Ltd.'s Winnipeg-Brandon-Dauphin service subsidized by Transport Canada.

Subsidies were paid out of the committee's budget to Quebecair for its subsidiary's Lower North Shore service, and to Eastern Provincial Airways (1963) Ltd. for its continued losses on three routes in the Atlantic region which serve remote areas and are deemed essential to the public interest. One additional service for which EPA applied for a subsidy was ruled ineligible by the committee.

Fares and Rates

In 1980, cost increases forced passenger fares up at an unprecedented rate with fuel costs increasing at nearly twice the rate of other costs. By the end of 1980, the approximate increase in domestic scheduled passenger air fares over those in force at the end of 1979 were, for Air Canada 16 per cent, CP Air 16 per cent, Pacific Western 17 per cent, Eastern Provincial 17 per cent, Quebecair 22 per cent and Nordair 17 per cent. Domestic cargo rate increases of the same percentages were also found necessary.

One application for a passenger fare increase of seven per cent by most of the mentioned air carriers was disallowed, but the committee

agreed to increases of up to three per cent, principally to cover fuel cost increases. One carrier applied to the Review Committee for a review of the disallowance. Following referral of a portion of the application by the Review Committee to the Air Transport Committee, the case was reconsidered and the original order of disallowance was reaffirmed.

International Air Transport Branch

The responsibilities of this branch are to ensure that the regulatory structures and mechanisms in bilateral and multilateral agreements on international air services suit the needs of Canadian users of air transport and help to increase the economic benefits to Canada and Canadian air carriers. This branch is a part of the Air Transport Committee staff organization but also reports to the International Transport Policy Committee on policy matters concerning international air transport.

Principal activities of the branch are:

- preparing for and negotiating agreements leading to the development and operation of air services between Canada and other countries;
- assisting in the implementation and administration of agreements through analysis and interpretation of their condition and operative clauses, and advising on their effect upon Canadian users and carrier interests; and
- representing Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations

such as the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Bilateral Scheduled Air Services Agreements

Germany

At the request of German authorities, consultations were begun on revising the present route structure; further discussions will be held in the new year.

Mexico

Exploratory talks and negotiations were held with the Mexican authorities to discuss revisions to the scheduled air services agreement. Further negotiations are expected to take place in Ottawa in February 1981.

Scandinavian countries

The object of these consultations with the Scandinavian authorities was to achieve a common understanding on several technical issues. Talks on access to Toronto by Scandinavian Airlines Systems (SAS) were not resumed because of the moratorium on additional access to the Toronto airport.

United States of America

One round of negotiations with U.S. authorities was held to discuss revisions to both the scheduled and non-scheduled air services agreements. Further discussions are now planned for March 1981.

United Kingdom

As a result of five rounds of talks held between the two governments over the course of the year, a new agreement for air services between the two countries was initialled. Essentially, it provided the opportunity for British Airways to start direct services to Western Canada

across the Atlantic and for a yet-to-be-designated British airline to start services to Western Canada from Hong Kong. In their turn, Canadian airlines will have the opportunity to expand their services to other countries through points in United Kingdom territory.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

A representative of the branch continues to be the Canadian alternate delegate to the Air Transport Committee of ICAO, which considers economic matters related to international aviation.

In the field of facilitation, the director of the branch acts as chairman of the Canadian National Facilitation Committee. During 1980, the committee's primary concern was the amendments of Annex 9 to the Chicago convention dealing with the international Standards and Recommended Practices on Facilitation. These amendments were brought about by the 9th Session of the ICAO Facilitation Division held in Montreal in 1979.

A member of the staff is still serving as the Canadian member of the ICAO Panel of Experts on Regulation. The panel's work on a new formula for differentiation between scheduled and non-scheduled services, as well as model capacity clauses, was presented to the ICAO Special Air Transport Conference in February 1980. The Canadian delegation to this conference was led by an ATC member, who was also elected to serve as chairman of the conference economic committee. The latter brought about further refinement of the definition of scheduled services and up-dated and enlarged a set of tariff recommendations. At present, the panel

is continuing its work on model capacity clauses and regulation of non-scheduled air transport.

Commission delegates also attended the 23rd Session of the ICAO General Assembly held in Montreal between Sept. 16 and Oct. 7, 1980. There were 157 working papers considered by representatives from 134 contracting states and 18 international organizations.

An official of the International Air Transport Branch continues to chair the Interdepartmental Committee on ICAO International Air Law Activities. This year, the committee held a series of meetings mainly in preparation for the Legal Commission of the ICAO Assembly.

European Civil Aviation Conference (ECAC)

The committee participated in the ninth Tripartite Meeting on North Atlantic charters and scheduled services held in Paris in January 1980. A member of the ATC headed the Canadian delegation and the delegations of Canada, ECAC, and the U.S. examined and evaluated statistical data relating to the North Atlantic scheduled and charter traffic, and to financial results for carriers concerned. Also discussed were new policy developments, particularly in the U.S., and guidelines were adopted for the preparation of statistical data for the Seventh Tripartite Meeting in 1981.

Operations Branch

This branch is organized into two divisions: Tariffs and Services, and Licensing.

The Tariffs and Services Division (formerly Fares, Rates and Services Division) comprises two sections: one for unit toll services, which is responsible for the tariffs, tolls and services of Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3 air carriers; and the other section charged with jurisdiction over charter tariffs, tolls, and services of Class 4, and 9-4 air carriers.

The role of this division is ensuring that consumers' interests are protected; that the conditions of carriage and the level of tolls are reasonable and non-discriminatory; and that the fences surrounding special fares are such that there is an adequate supply of services at prices which will promote travel with optimum utilization of resources by carriers. The division also deals with complaints and conducts investigations into malpractices by air carriers.

The Licensing Division administers the committee's domestic and international licensing policies and regulations. It has four sections.

The Domestic Section works primarily in the area of analysis and compliance as it applies to licensing of unit toll (route) and charter (base) operations, including complaints involving operations out of another carrier's base and between points on another carrier's licence.

The International Section handles the licensing of both scheduled and charter international air services, into and out of Canada, and oversees the large volume of international advance booking and inclusive tour charters; it also attends in support of certain international air negotiations between Canada and other countries.

The Analysis Section is responsible for providing analytical reports on regulations, licences and applications. It has revised, on a continu-

ing basis, all air licences to achieve conformity with new weight groupings made part of the Air Carrier Regulations in 1972. This project was completed in 1980.

The Enforcement Section is primarily responsible for the investigation and prosecution of illegal and unlicensed air operations. Regional offices are located in Vancouver and Edmonton. This section has just completed its first full year of operation; results achieved and comment from the industry have been very satisfactory.

Enforcement

During the period January to December 1980, 168 cases were dealt with. Eighty-five cases were referred to the RCMP for further inquiry. Court proceedings resulted in a range of judgements from absolute discharge to fines of up to \$15,000. An increase was recorded in cases investigated disclosing offences against statutes other than the *Aeronautics Act*. The results of these investigations were referred to the appropriate agencies for action.

In addition to ATC enforcement investigations, the division devoted much time to assisting the RCMP by explaining, interpreting and investigating aeronautic infractions. Similar assistance was given to the Department of Justice in the preparation and presentation of cases being prosecuted.

Since its inception the Enforcement Section has placed a great deal of emphasis on increasing liaison with the RCMP, the Department of

Justice, Transport Canada and licenced air carriers. One-day seminars, outlining enforcement concerns and responsibilities under the *Aeronautics Act* and applicable regulations, have been held with three RCMP Sub-Divisions, as a part of a RCMP three-day national seminar at Halifax. When requested, the section provides assistance to the RCMP in conducting investigations under the Act.

Enforcement Section liaison with the Department of Justice has resulted in a noticeable improvement in the prosecution of cases under the *Aeronautics Act* because the court is provided with a better understanding of the offense. This has generally resulted in the levelling of a more severe fine against the accused and obviously creates a stronger deterrent to other would-be offenders.

Greater liaison with Transport Canada and air carriers has resulted in better identification of offenders and assistance in gathering necessary evidence on which to base prosecution.

Complaints

The number of complaints increased in 1980, compared to the previous year.

Type of Complaint	1979	1980
Services	99	104
Fares	53	69
Conditions	33	40
Overbooking	21	27
Schedules	49	92
Delays	18	30
Refunds	24	14
Baggage	29	38
Freight	29	68
Fuel surcharge	31	21

There were fewer complaints against inevitable fuel surcharges but more passengers inquired why, after paying for a ticket, they had to pay extra to compensate for a fare increase.

Internal Procedures

During 1980, internal procedures were established to allow carriers to recover, without undue administrative delay, increases in fuel costs or changes in currency.

Comments on guidelines previously distributed are being evaluated. They would allow greater freedom to carriers to innovate "deep discount" fares, in certain circumstances, without justification.

At the end of 1980, a uniform system of justification for changes in tolls was developed and instituted to simplify and standardize the presentation of data in support of changes.

Significant Decisions and Orders

Decision No. 6068 authorized Canadian Intercity Airspeed Courier Ltd. to operate a Class 3 service with Group C aircraft transporting envelopes and packages between Montreal, Ottawa, Toronto, Winnipeg, Calgary and Vancouver.

Decision No. 6073 approved Swiftair Cargo Limited's Class 3 service with Group G aircraft for goods only, serving Montreal, Toronto, Winnipeg, Edmonton, and Abbotsford/Vancouver.

Decision No. 6099 approved CP Air service to Halifax and denied EPA service to Toronto. This decision was subsequently reversed by the Governor in Council.

Decision No. 6169 authorized Class 8 service by Republic Airlines Inc. between Montreal and Detroit.

Decision No. 6160 approved a Class 9-2 service by Frontier Airlines Inc. serving Regina, Saskatoon, and Minot (North Dakota).

Decision No. 6218 approved a Class 1 service by CP Air to Victoria.

Decision No. 6222 authorized a Class 8 service by Braniff Airways to serve Houston/Dallas/Fort Worth and Toronto/Montreal.

Decision No. 6244 authorized a Class 8 service by Western Airlines Inc. serving Houston/Dallas/Fort Worth, Calgary/Edmonton, and Anchorage/Fairbanks.

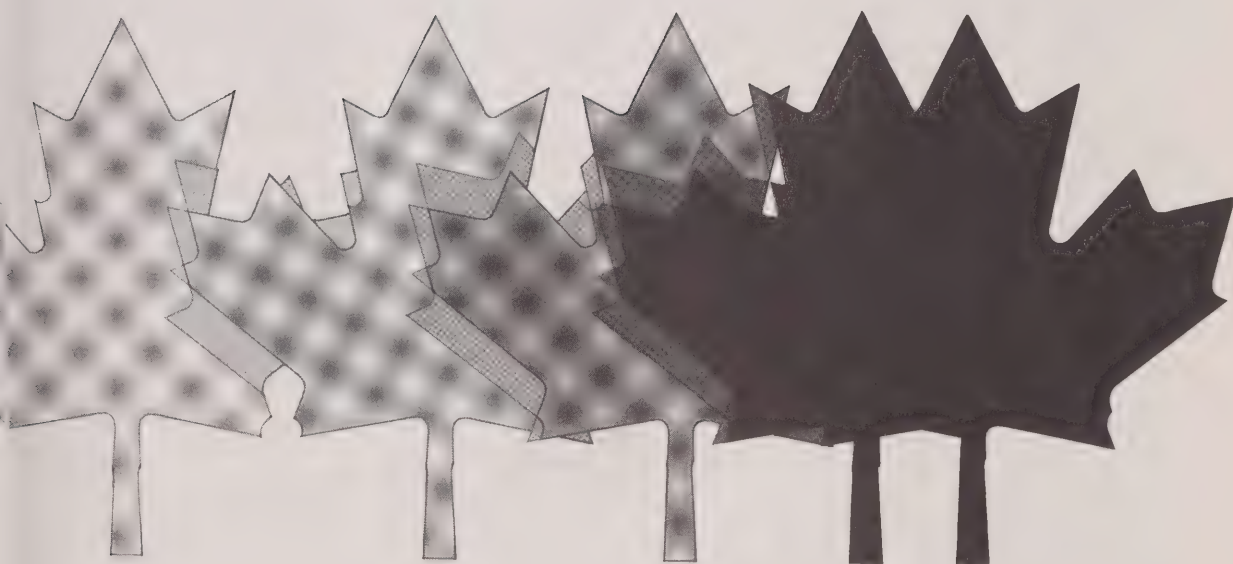
Decision No. 6100 authorized Air Atonabee Ltd. to provide a Class 3 Specific Point commercial air service between Toronto Island Airport and Ottawa, using Group C aircraft.

Decision No. 6248 (commonly known as the "S.T.O.L. Decision"), in the matter of applications by Canavia Transit Inc., Air Atonabee Ltd., Dash-Air Inc., Bradley Air Services Limited and City Center Airways Limited to operate commercial air services between Montreal, Ottawa and Toronto, the Committee determined that each applicant had satisfied the test of public convenience and necessity. The Committee determined also that the public convenience and necessity required that a choice be made among the applicants as to which of them would be issued a licence. The Committee decided that the public interest would best be served by an adjournment sine

die of the Committee's consideration respecting the selection of the applicants to whom a licence would issue, until the uncertainties

surrounding these applications were resolved. Those uncertainties were: (i) whether Toronto Island Airport would be upgraded to accommodate scheduled commer-

cial air services, and (ii) whether the necessary infrastructure would be constructed at Toronto (Island Airport) and Montreal (Victoria Carpark).



IH. Jones, Chairman

FA. Azzie

Fil Langlois

RM. March

J.M. McDonough

J. Walter

BR. Wolfe

The Water Transport Committee (WTC) administers the *Transport Act*, which governs the transport of goods and passengers by ship, from one port to another in Canada, within areas proclaimed by the Governor in Council.

Committee jurisdiction under the Act is two-fold. Its judicial functions include licensing and the approval of tariffs. In considering applications for water transport licences, the committee must determine whether public convenience and necessity require the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another.

The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs and licence applications.

Other statutes confer additional responsibilities on the WTC.

The *Pilotage Act*, in force since Feb. 1, 1972, provides for pilotage services in four geographical regions across Canada. A pilotage authority has been created for each region to establish, operate, maintain, and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service.

Each pilotage authority is required by the Act to give public notice in the *Canada Gazette* of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection. It is upon receipt of such

notice that the committee acquires jurisdiction. The proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include the holding of public hearings. The appropriate authority is then governed by the WTC recommendation.

The *St. Lawrence Seaway Authority Act* empowers this authority to establish tariffs of tolls and, where such tariffs are not set by agreement between Canada and the United States, they must be filed with the committee. The tariffs become effective on their date of filing.

The committee is also responsible for administering the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1979, which came into effect April 1, 1979, replacing previous legislation that had expired March 31, 1979. The new legislation exempts certain shipping conference practices from the provisions of *Combines Investigation Act* and requires the shipping conferences to file freight tariffs and other documents with the Commission.

Under the *Energy Supplies Emergency Act*, 1979, the Energy Supplies Allocation Board is empowered, among other things, to direct the Canadian Transport Commission to order that a Canadian ship be used or sailed as required by the Board, and, to authorize a non-Canadian ship to carry any controlled product between points in Canada when no Canadian ship is available to ensure adequate supplies of these products.

The Coasting Trade Exemption Regulations provide for the exemption of certain non-Canadian ships engaged in the coasting trade of Canada from the application of Part XV of the *Canada Shipping Act*. The committee advises the

Minister of National Revenue on the availability of suitable Canadian ships when vessels of a foreign country are being considered for engagement in the coasting trade.

The committee also deals with notices of proposed acquisitions made to the Commission pursuant to section 27 of the *National Transportation Act*, if such proposals contemplate the acquisition of an interest in a water transport undertaking.

Pilotage Authorities

As no objections were received, amendments, published Jan. 19, 1980 by the Great Lakes Pilotage Authority Ltd., to its tariff regulations came into effect March 27, 1980, without committee involvement.

For the same reason, amendments to the Fraser River Tariff Regulations of the Pacific Pilotage Authority, filed June 7, 1980 became effective July 24, 1980, without a public hearing. The Pacific Pilotage Authority also published amendments to its Coastal Tariff Regulations on April 28 and Aug. 16, 1980, and, since no objections were filed, the tariffs became effective June 12, and Oct. 20, 1980, respectively.

Following the recommendations of Decision WTC 12-79, the Atlantic Pilotage Authority published a new tariff which came into effect Feb. 4, 1980. It also published an amendment to its Tariff Regulations on April 19, 1980, which, came into effect on July 11, 1980, no objections having been received. The Authority published additional

amendments to its Tariff Regulations on Sept. 5, 1980. In this connection, notices of objections were filed with the Commission by Irving Oil Limited and Kent Line Limited, The Shipping Federation of Canada, Saint John Port Development Commission, Dominion Marine Association, and Atlantic Towing Limited. The committee also received notices of intervention from the St. John's Port Association, the Atlantic Provinces Transportation Commission, and the Strait of Canso Industrial Development Authority. Following a public hearing held in Saint John, N.B. from Nov. 25 to Nov. 28, 1980, Decision WTC 9-80 was issued Dec. 30, 1980.

Amendments published Sept. 1, 1979, to the Pilotage Tariff Regulations of the Laurentian Pilotage Authority came into effect on Jan. 25, 1980 upon withdrawal of the only objection received. Further amendments were published Dec. 15, 1979, and became effective Feb. 11, 1980, without a public hearing as no objections had been received. Finally, on Nov. 22, 1980, the Authority gave notice of proposed amendments to its Pilotage Tariff Regulations. By year's end, notices of objection had been filed by the Dominion Marine Association and The Shipping Federation of Canada.

Shipping Conferences Exemption Act, 1979

The Water Transport Committee administers this Act. It exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act*, sub-

ject to prescribed obligations placed on its member lines. The legislation has been in force since April 1, 1979 and, although there has been insufficient time to assess its effectiveness fully, no major problems have yet appeared. The situation is constantly monitored and will be reviewed before March 31, 1984.

The committee is represented on an interdepartmental committee reviewing the Act in preparation for a report to Cabinet in 1981.

Regular meetings are held with the Canadian Shippers' Council to determine the effectiveness of the provision which requires shipping conferences to meet with the Council, the "Shipper Group" designated by the Minister of Transport pursuant to section 15 (2) of the Act. One concern to the Council is the justification of bunker surcharges assessed by shipping conferences, caused by escalating oil costs. The Council is currently attempting to solve problems encountered in obtaining pertinent information from shipping conferences; the Water Transport Committee has advised the Council of the options available under the Act if it considers the information unsatisfactory.

Shipping Conferences

As of Dec. 31, 1980, the Commission had on file documents of 47 shipping conferences whose members provided service at Canadian ports, a net increase of two from the previous year. The member lines of these two conferences provide northbound services from Australia and New Zealand to the Canadian Pacific coast.

The 47 conferences represent 86 lines providing 381 services at North American ports; 60 of the lines offered 281 services at Canadian ports.

St. Lawrence Seaway Authority

As required by section 16 of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, The St. Lawrence Seaway Authority filed with the Commission amendments to its St. Lawrence Seaway Wharfage and Storage Charges Tariff and to its St. Lawrence Seaway Tariff of Charges for Crane Service. The amendments were published in the *Canada Gazette* March 26, 1980.

Coasting Trade Exemption Regulations

The committee, in accordance with its responsibility under the *Coasting Trade Exemption Regulations*, continued to review applications made to the Minister of National Revenue for waiver of Part XV of the *Canada Shipping Act*.

During the year, 100 such applications were processed, an increase of 11 over 1979.

Water Transport Services

Nine carriers submitted applications for water transport licences in 1980: three for the Great Lakes and six for the Mackenzie River area of which three were for service to the Canadian Western Arctic region.

Licensing authority was granted to the three Great Lakes applicants, namely Canada Steamship Lines Inc., A.B. McLean Ltd., and McKeen Work Boats Ltd.

The committee also agreed to license four of the six Mackenzie River applicants. In two cases, the licence included authority to serve the Canadian Western Arctic.

Streeper Bros. Marine Transport Ltd. was again denied a licence for the Mackenzie River area. Arcnav Marine Limited's application to serve the Mackenzie River area and Canadian Western Arctic was also denied.

Arctic Transportation Ltd. submitted an application to amend its licence CTC (WT) 141 by adding the vessel Arctic Tuk and later applied for two additional amendments. Consequently a total of three additional vessels were granted licensing authority by the committee.

Appeal to the Federal Court

Arcnav Marine Limited filed a Notice of Appeal to the Minister and an Appeal to the Federal Court of Canada against Decision WTC -80 which denied their application for a licence to provide an unscheduled service on the Mackenzie River and the Canadian Western Arctic.

The Minister upheld the WTC decision. The Federal Court of Canada has yet to hear the other appeal.

Proposed Acquisitions

Three companies filed notices of proposed acquisitions pursuant to section 27 of the *National Transportation Act*. Canadian National gave notice of a proposed indirect acquisition of an interest in Manchester Liners Limited, but later withdrew it. A.B. McLean Ltd. notified the CTC of its proposal to purchase all outstanding common shares of A.B. McLean and Sons Limited, Great Lakes Barge Limited, and Seaway Dredge and Dock Company Inc. A notice was published in the Canada Gazette Jan.

16, 1980. As there were no objections, the Commission's file was closed. Puget Sound Tug and Barge Company of Seattle, Wash., a subsidiary of Crowley Marine Corporation, has given notice to the Commission that it proposes to acquire shares of the Fednav Limited holding in Arctic Transportation Ltd.

The case is still being processed by the committee because the original notice had to be revised each time the proposed acquirer supplied new information.

The committee also investigated various mergers, transfers and acquisitions to determine whether or not section 27 of the *National Transportation Act* applied in each case.

Great Lakes Transportation Regulation Inquiry

The Report of the Great Lakes Transportation Regulation Inquiry was completed in 1980 and will be released to the Minister as soon as translation is completed.

Economics Branch

The Economics Branch continued to provide shipping expertise and assistance to the Research Branch of the Commission. It also assisted other federal government departments namely Transport Canada, Energy Mines and Resources, Statistics Canada, and Revenue Canada.

The Shipping Services Section of the branch undertook economic studies and analyses of water transportation and maintained up-to-date computerized data on approximately 3,000 Canadian registered cargo vessels and other types of craft and 1,000 ship-owners/operators. In all cases, the information dealt with commercial

activities in the Mackenzie River area or in the Great Lakes trans-border, coasting or international trades.

These data are up-dated weekly and used extensively by the Water Transport Committee, the Research Branch, Transport Canada, National Defence, Industry Trade and Commerce, and Statistics Canada. The Shipping Services Section also compiled and issued the committee's Canadian Merchant Fleet lists, an annual publication on Canadian ships and other craft.

International Maritime Transport Branch

The branch continued its analysis of the major international factors that affect maritime economic and regulatory policy. It also studied their potential effect on the mainly foreign-flag shipping of Canadian export and import trade. In this respect, the branch now directly serves both the International Transport Policy Committee and the Water Transport Committee. Both committees are advised on the economic impact on Canada of international maritime agreements. Positions taken by the committees on general economic or regulatory policy issues are then presented by the branch when Canadian governmental positions are formulated or international agreements negotiated.

The branch again represented the Commission as a member of the Canadian delegation to multilateral negotiations at the Organization for

Economic Cooperation and Development (OECD) and contributed to Canada's role in the formulation of a general maritime policy covering the shipping relationships between OECD and other countries, the former including Canada's major trading partners and suppliers of shipping tonnage for exports and imports. If formally accepted, certain negotiated agreements having an economic benefit to Canada will serve as a guideline for the national maritime policies of OECD countries.

Preparation is underway to participate in the logical outcome of the OECD initiative (the formulation of maritime policy guidelines for shipping relationships in trade among OECD countries). Negotiations are to begin early in 1981.

At the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), the branch participated as the Commission representative on the Canadian delegation to a number of conferences, the most important being the UNCTAD Committee on Shipping at which the developing countries pressed to continue work on major issues. One of these is the eventual phasing-out of 'flag of convenience' shipping. (Liberian flag ships provide almost a quarter of Canada's ocean shipping needs). Another is the study aimed at eliminating alleged barriers to entry by ships of developing country registry into the bulk cargo trade, particularly that of iron ore, phosphate or bauxite/alumina. These issues affect the

stability of market supply and demand for shipping tonnage and are of vital economic concern to Canada. The branch has contributed Commission viewpoints to the Canadian position that would guard Canadian interests while meeting the legitimate aspirations of the developing countries to participate in world shipping on the basis of their own economies. The main hurdle in this area is the seemingly inevitable increase in the level of foreign governmental regulation on shipping.

Following its earlier initiative at UNCTAD, the branch continued to express Commission interests in a Canadian position on marine insurance and to assist in the formulation of international standard clauses for voluntary adoption by the parties in the marine insurance policy. Close liaison and consultation were maintained not only with underwriters, brokers, and consumers, but also with an interdepartmental committee convened for that purpose by the Commission. A political decision in the UNCTAD Committee on Shipping giving priority to hull/machinery insurance, a contingency which had been allowed for, led to support for the 'named perils' approach and international recognition given to this system which is currently used in the Canadian industry.

The branch continues to monitor the development, by the countries of the European Economic Community (EEC), of a common maritime policy. It is also participating in the examination of the tentative application to shipping of the competition rules that regulate market sharing, and the cartel-like activities of commercial ocean liner shipping interests supplying the major part of Canada's requirements.

International Multimodal and Facilitation Branch

The branch carries out analyses and assessments of international economic and legal regulatory matters affecting transportation by multimodal means into and out of Canada and represents the Commission in the formulation of Canadian positions and the negotiation at international meetings of matters having an economic effect on multimodal transport operations.

The branch co-ordinated the interdepartmental and industry consultations that led to the development of the "Convention on International Multimodal Transport of Goods", adopted at a United Nations conference in May, 1980. This convention provides uniform rules for multimodal transport movement of goods between countries, under a single contract. The rules apply when at least two different modes of transport are used in the international transport of goods that are taken in charge by a multimodal transport operator.

Other activities of the branch on behalf of the Commission include:

- participation in the on-going interdepartmental activities and industry consultation on container standards and facilitation matters;
- co-ordination of the Canadian position for the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe (ECE) at the senior level intergovernmental meeting held in Geneva. The Inland Transport Committee reviews the work of its subsidiary groups:

experts on combined transport, transport statistics, custom questions and perishable foodstuffs. The branch monitors all Inland Transport Committee work for its effect on Canadian interests, and provides the mechanism for development of a Canadian response in matters of concern;

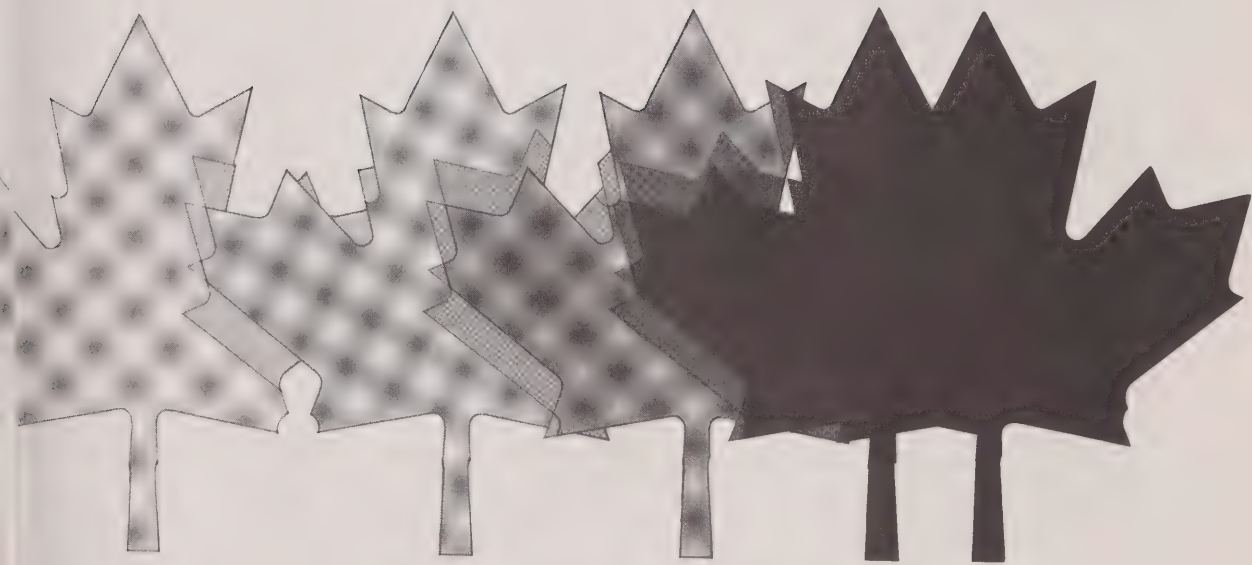
- continued co-operation with Transport Canada on Canadian implementation of the International Convention for Safe Containers and connected draft questions;
- contribution to the work of the International Functions Committee of Transport Canada's Transportation of Dangerous Goods Secretariat in preparing Canadian positions

for the ECE Group of Experts on the Transport of Dangerous Goods and

- monitoring of transborder container traffic through Canadian and U.S. ports.

Motor Vehicle Transport Committee

39



A.D. Magee, Chairman
L.A. Azzie
J.H. Jones
J.M. March
J.M. McDonough
J.F. Walter
R. Wolfe

Motor Vehicle Transport Committee

The committee is primarily engaged in processing and ruling on applications from motor vehicle carriers for the transport of goods on Sundays as authorized by the *Lord's Day Act*. It also administers Section 27 of the *National Transportation Act* as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the *National Transportation Act* establishes direct federal regulation of extra-provincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect however except for the CN loadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order in Council, came under the jurisdiction of the Motor Vehicle Transport Committee in August 1976.

In addition, the Traffic and Tariffs Branch of the Commission administers the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA) on behalf of the Committee. Under this Act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic Provinces region. Common carrier truckers are included in this designation.

Lord's Day Act

The Commission is empowered under Section 11(x) of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods on Sunday. In reaching a decision, the Commission is required to have regard for the object of the Act, that Sunday be a day of rest whenever possible, and also for the prevention of undue delay in the delivery of goods.

In 1980, the committee granted 39 permanent authorities and 254 temporary authorities on Lord's Day applications by for-hire and private truckers.

Acquisitions

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest. In 1980, the committee received 48 applications for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 45 of those cases because no objections were received. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition." The other three applications were being processed at year's end.

On Dec. 24, 1980, the Canadian Transport Commission received notice from Transport Husband (Québec) Inc., a wholly-owned subsidiary of Canadian National Railways, that it proposes to acquire an interest in the business of Les Entreprises Bussières Ltée, of Ancienne Lorette, Québec, which

controls the following companies: Bellechasse Transport Inc., Rimouski Transport Limitée, Pétroles Bussières Limitée, Rimouski Transport, Entreprises F.P.B., Belmont Express, Belmont Transit, Momac Corporation, Déménagements Rimouski Ltée, Speedway Express Ltd., Lorne Cole's Transport, Cole's Transfer, Location Speribel, Hebb's Transport, Jomurles Realty, Keith McKinnon Transport Limited, and Seaboard Express.

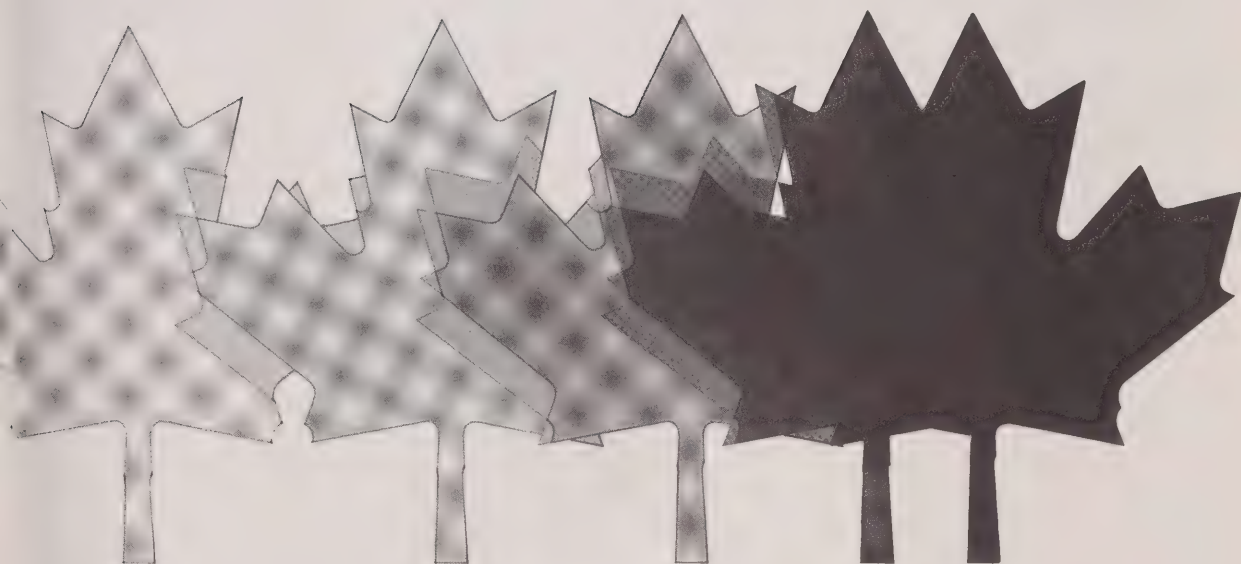
Hearings

The Motor Vehicle Transport Committee held 32 public hearings during the year. All of them dealt with applications for transportation on Sunday.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces region. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), which provides payment on railway freight shipments in the same area.

Payments certified for truckers under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* during 1980 amounted to \$39.1 million compared to \$37.6 million in 1979. (See Appendix DD)



M. McDonough, Chairman

Guy Roberge

J. Yves Dubé

H. D. Armstrong

J. F. Gray

L. H. Jones

J. A. D. Magee

J. G. Thomson

Alternates: R. A. Azzie

J. A. L. G. Drainville

R. M. March

International Transport Policy Committee

The International Transport Policy Committee has two main areas of responsibility.

Although it has no direct regulatory function, the committee advises the Commission on the development of any regulation affecting transport between Canada and other countries. It is concerned, in particular, with the economic and legal aspects of international transport issues and with the reconciliation of Canadian interests in the domestic and international fields.

The committee provides Commission representation at international and government organizations concerned with transport matters affecting regulatory action and contributes to the formulation of Canadian policies. Its representatives participate in negotiating international transport agreements, reports on their probable economic and legal effects, and suggests appropriate measures of implementation. In carrying out these functions, the committee consults, when necessary, with relevant Canadian agencies, both public and private.

In 1979, certain changes were made to the structure of the committee to enable it to better assist the Commission in discharging its responsibilities in international matters and

to provide a broader forum for its deliberations. The membership of the committee was enlarged.

The committee is served by an Executive Director, Secretariat and a Documentation Centre and its activities are conducted by three branches attached to the Air Transport Committee and the Water Transport Committee: International Air Transport, International Maritime Transport, and International Multimodal and Facilitation. Their activities are detailed in the Air Transport Committee and the Water Transport Committee respectively.

International Air Transport Branch

The responsibilities of this branch are to ensure that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to maximize the economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

International Maritime Transport Branch

The branch provides a continuous analysis of the major factors at the international level affecting maritime economic policy and their impact upon shipping, mostly foreign flag, serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the committee on economic regulatory policy are presented by the branch during formu-

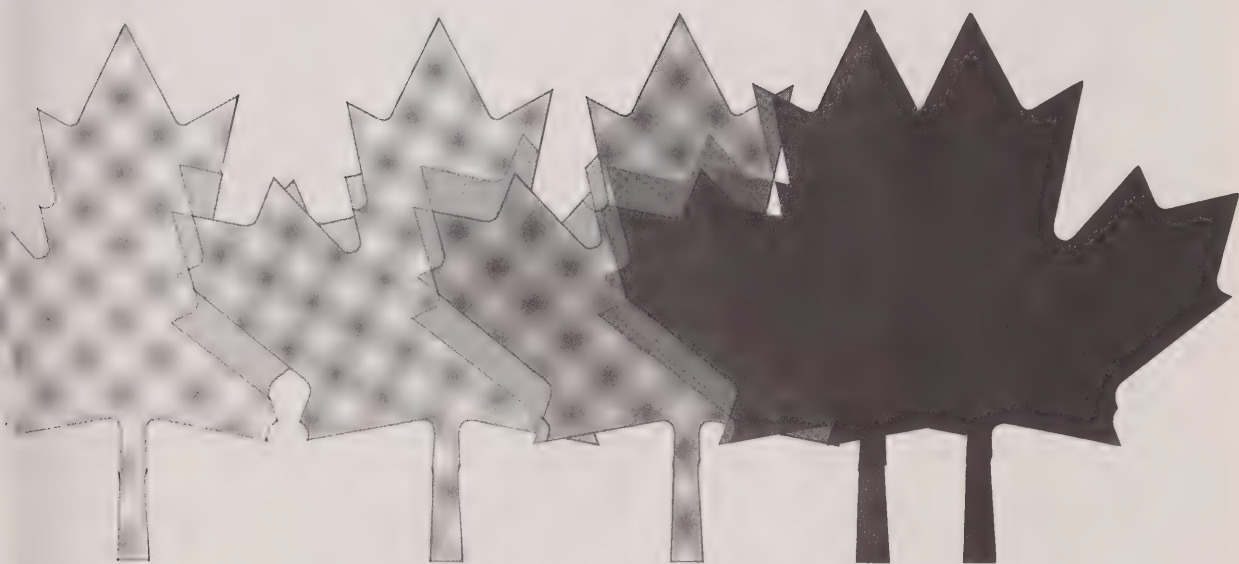
lation of Canadian governmental positions and international multilateral negotiations. Reports on the economic benefits to Canada of international maritime agreements are made to the committee.

International Multimodal and Facilitation Branch

The branch maintains continuing analysis and assessment of international economic and legal regulatory matters affecting transportation by multimodal means into and out of Canada. It also participates as the Commission representative in the formulation of Canadian positions and negotiations at international meetings on matters having economic impact on multimodal transport operations.

Commodity Pipeline Transport Committee

47



J. G. Thomson, Chairman

J. D. Magee

J. I. McDonough

B. Wolfe

Authority for the Commodity Pipeline Transport Committee (CPTC) is conferred under Part II of the *National Transportation Act*. CPTC jurisdiction applies to "commodity pipelines" which connect a province with any other province, state or territory. Its judicial functions encompass the issuance of certificates of public convenience and necessity to construct and operate such pipelines, and the filing, disallowance, substitution, or prescription, of pipeline tariffs.

A "commodity pipeline" is best defined as a pipeline that transmits a liquid or a mixture of fluid and granular solids, but which does not transmit solely oil or gas. Most commodity pipelines are designed to transmit a solid-liquid mixture, usually referred to as a slurry. The liquid part of the slurry is usually water, although oil or other liquids such as methanol can also be used, particularly with coal particles. If the liquid medium is a hydrocarbon, such as oil, CPTC shares its jurisdiction with the National Energy Board.

Commodity Pipeline Development

Commodity pipeline technology is well developed. Many short-distance systems have operated since the early 1900's, mainly in the in-

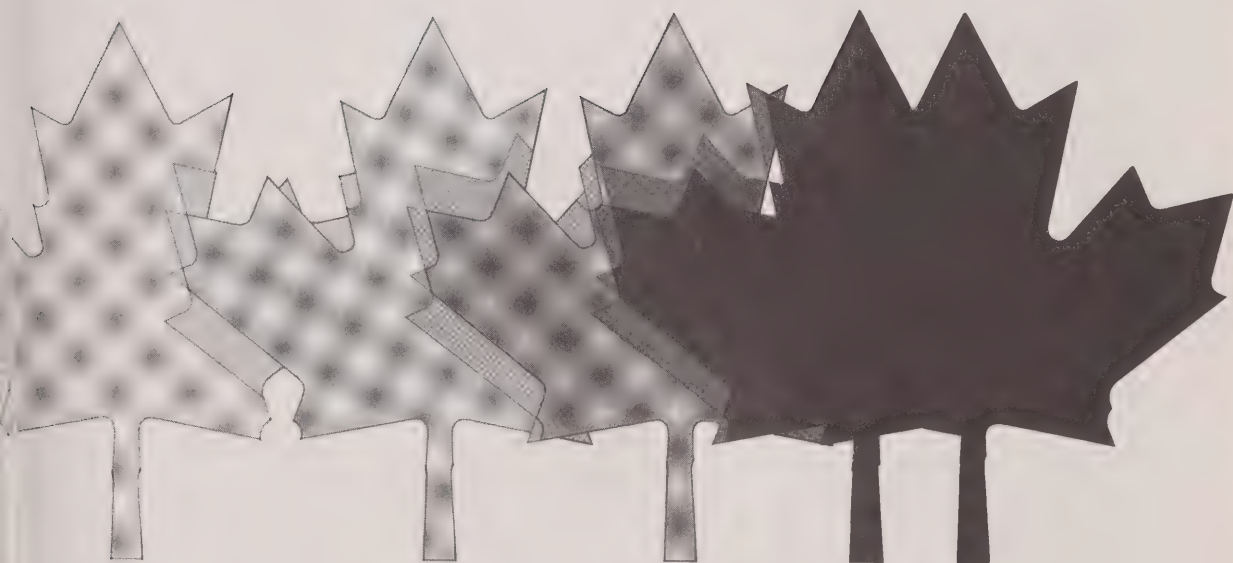
plant, water-based movement of mine mineral and waste products. Since the 1950's the application of the concept to the long-distance transportation of coal, iron ore, wood chips, sulphur, potash, metallic concentrates and other resource products has been studied in depth.

At present, there are a number of long-distance slurry systems operating in the world, mainly for thermal coal and iron ore. Although there are no long-distance systems in Canada, many potential applications have been studied by industry and government. CTC has initiated and funded part of a national research and development effort on the technological aspects, unique to Canadian environment and products of large-scale slurry pipelines.

Canadian industry and government have expended large sums of money since the late 1960's assessing the economic and technical feasibility of commodity pipeline projects at specific sites. In the past, serious efforts have been made on pipeline projects to move thermal coal from Alberta and British Columbia to Thunder Bay for transshipment to Ontario, and metallurgical coal to Vancouver for the Japanese markets; sulphur from Alberta to Pacific Coast ports; potash from Saskatchewan to the United States; iron ore from the Labrador Trough area to the St. Lawrence ports of Sept Isles and Pointe Noire; anhydrous ammonia from Alberta to the United States and numerous smaller projects. None of these projects has yet materialized. More recently, effort has turned to evaluating the potential of commodity pipelines to move newly forecast tonnages of thermal coals from Alberta and B.C. to Pacific coast ports for overseas markets.

Substantially more effort has been made in the United States than in Canada to develop the pipeline mode for thermal coal movement. There are at least six major American projects on the "drawing board" ranging in length from 200 to 1,500 miles, with capacities from 10 to 45 million tons per year, and capital cost estimates from \$300 million to \$2 billion. With increasing domestic and foreign demand and rising railway costs, however, the pipeline option may become more practicable in Canada in the future.

Experience shows that for commodity pipeline to be feasible, the commodity traffic volume must be large (traditionally estimated at five to 10 million tons per year). It would require hundreds of millions of dollars and every day of delay would be expensive. For this reason, CPTC has maintained itself in a state of readiness to deal quickly with certificate applications. To this end, a series of rules and regulations have been prepared to assist both the applicants and the committee to expedite hearings. As well, CPTC has kept itself aware of international technological innovations and has held discussions with numerous Canadian and U.S. pipeline proponents on potential applications, construction and design standards, regulations, policy and their effect on railway transportation and resource industries.



Gly Roberge, Chairman

MD. Armstrong

J. Gray

D.H. Jones

J.L.D. Magee

J.L.G. Thomson

Yes Dubé (ad hoc)

Under Section 63 of the *National Transportation Act*, the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may rehear any application before deciding it."

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions; but when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport on appeal from a decision or order directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The committee is usually comprised of the other committee chairmen with the Commission Vice-President as Chairman. However, a committee member will refrain from sitting in review of a decision or order in which he/she had earlier participated.

Review Process

Except where it rules that a public hearing is necessary, the committee considers only written pleadings in respect of applications for review. An application must be submitted to the committee within 30 days of receipt of the order or decision when a review is sought. Copies must be served on all parties to the original application and there are 30 days from receipt of the application in which to intervene in favour or against it. The applicant upon receipt of an intervention, has 10 days within which to reply to the intervention. If circumstances warrant it, these periods of time are enlarged or abridged. When pleadings have been completed, the matter is then considered by the committee.

When it considers an application, the committee first determines whether the order or decision is one which is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee in issuing its decision or order. The committee will also review a decision or order if it is shown that the modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it is shown that the modal committee breached the rules of natural justice, or if there is an important matter of principle at stake.

Once the committee has acknowledged that there is a *prima facie* case for review, it may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee. As a general rule, it is only when there is new and relevant evidence that the Review Committee will refer the matter back to the modal committee.

Applications

During 1980, 88 applications for review were filed with the committee; in addition eight applications were carried over from the previous year for a total of 96 applications. Of these, 41 were denied, there being no grounds justifying a review; 36 applications resulted in a review of the original decision or order; six applications were superseded by Order in Council P.C. 1980-1749; 13 applications had not been considered by year-end, the pleadings not being complete. (See Appendix EE)

Of the 36 cases in which a review took place, seven cases resulted in a confirmation of the original order or decision, and 10 resulted in a modification or rescission of the original order or decision. At year-end, 16 applications referred to the

modal committees to conduct the review had not yet been decided and three others were still before the Review Committee.

The committee held two public hearings in 1980. (See Appendix FF)

Other avenues of appeal that are open to a party who is dissatisfied with a Commission decision or order, are the Federal Court of Canada, the Governor in Council, and in some instances the Minister of Transport.

The Minister of Transport delivered 14 judgements during 1980 on appeal from a decision or order of the Commission. Of the 14 appeals, nine were dismissed, three resulted in a modification to or rescission of the original decision or order and two were referred back to the Commission for review. By year-end, the Commission had not yet disposed of the two cases referred to it by the Minister. (See Appendix GG)

Of the two cases referred back to the Commission by the Minister in 1979, and still pending at the end of that year, one, respecting an appeal by Highline Airways, resulted in a modification of the original decision, and the other, respecting an appeal by Eastern Flying Services, resulted in a reaffirmation of the original decision.

Out of the 19 applications for review still under consideration before the appropriate modal committee at the end of 1979, six resulted in the reaffirmation of the original decision, and thirteen modified the original decision. (See Appendix HH)

Significant Decisions

Special Discount Air Fares

Decision 1980-02; Jan. 25, 1980

Application by CP Air for review of Air Transport Committee decision no. 6056, which disallowed certain tariff amendments respecting the "Avant-Garde" coupon fare program.

In accordance with the requirements of the Air Carrier Regulations, CP Air filed a tariff amendment with the Air Transport Committee under the title of "Avant-Garde". The purpose of this amendment was to establish a system whereby, from Jan. 14 to Feb. 28, 1980, CP Air would issue each fare-paying passenger traveling between the major cities on its domestic network, on flights other than Skybus, an Avant-Garde voucher. Each voucher would entitle its holder to purchase one round trip or circle trip economy class ticket on CP Air at the special Avant-Garde fare, for use from March 1 to June 22, 1980, between the same Canadian cities.

By decision no. 6056, the Air Transport Committee disallowed the proposed tariff rule that would bring the Avant-Garde project into force, citing as its reason that the rule contained general terms and conditions for discount air fares on scheduled air services that were contrary to section 113 of the Air Carrier Regulations. This section requires that tolls and terms or conditions of carriage be just and reasonable and that they be charged equally to all persons at the same rate.

Following the issuance of this decision, CP Air applied for it to be stayed, pending preparation of a formal application for review. The Air Transport Committee granted this request and appraised the Review Committee of CP Air's intent to file the application for review. On Jan. 23, 1980, the Review Committee informed CP Air that its application would be heard on Jan. 28.

The hearing of the applicant was held in the form of a trial *de novo* with officers of CP Air as well as members of the Air Transport Committee staff being present. The panel's decision was delivered orally from the bench.

The application was allowed on the grounds that, although the proposed tariff modifications had some objectionable features, the Avant-Garde program was an experimental one and CP Air should be allowed to carry it through to its conclusion on June 22, 1980. The Review Committee also required that, after that date, the financial results of the program should be analyzed by the company and made available to the ATC.

Passenger-train Service Abandonment

Decision 1980-04; April 25, 1980

Application by Bob Ogle, Rod Murphy and Vic Althouse, Members of Parliament, and Application by Transport 2000 Saskatchewan for review of Railway Transport Committee order no. R-30574WD, which held that Canadian National Railways be allowed to discontinue passenger-train service between Saskatoon and The Pas.

In an order issued March 20, 1980, at a Commission's Western Division sitting at Saskatoon, the Railway Transport Committee had granted CN's application to discontinue the carriage of passengers by rail between Saskatoon and The Pas. In the same order, VIA Rail Canada was instructed to take ancillary measures to allow for an orderly transition by the local population to other modes of transport. The RTC's conclusions were based on the proven substantial losses incurred by the railway, the prospect that it would remain uneconomic, and the existence of alternative modes of transportation.

The Review Committee, at its meeting of April 25, 1980, examined complementary applications for review by three local MPs and a Regina-based transportation public interest group. In support of these applications, it was alleged that Via Rail had done nothing to improve the quality of the service in question and that alterations to the schedule might have increased ridership. Both applications also contended that alternative transportation services were inadequate. The Review Committee noted that the original decision had considered the alternative services available and had pointed out their respective strengths and weaknesses. These pleadings were held insufficient to overturn the RTC analysis.

Another argument raised by the applicants was that the National Energy Board had warned of a possible shortage of gasoline in some parts of Canada during the summer of 1980, unless Canadians drove less and more slowly. The

Review Committee, while acknowledging the expertise of the E.B., held that such a forecast was not sufficiently related to the particular area and circumstances dealt with in the decision to constitute new evidence.

Accordingly, order no. R-30574WD was maintained.

Petition to the Governor in Council

Decisions communicated by letter; June 25, 1980

Applications by various parties for review of Air Transport Committee decision no. 6099, by which CP Air's licence was amended to add the point Halifax.

In January 1980, a public hearing was held in Halifax to determine whether CP Air or Eastern Provincial Airways would be licensed as the second carrier to serve the route Toronto-Halifax, in competition with Air Canada. By decision no. 6099, the committee awarded the route to CP Air and denied EPA's parallel application.

During the few weeks following this decision, several individuals and institutions wrote to the Commission in terms that could be construed as applications for review. In the meantime, the premiers of the four Atlantic Provinces requested the Prime Minister to "suspend, review and set aside" the ATC decision. The substantive consideration of this matter was referred to the Minister of Transport, with instructions to review the matter on a priority basis. In a separate proceeding, EPA lodged

an appeal with the Minister of Transport against the same decision.

At its meeting of June 25, 1980, the Review Committee considered the various applications it had received. The committee took note of the variety of proceedings that had been instituted. Holding that where, as in this case, a matter had been brought before a superior forum, the latter should be left to exercise its jurisdiction and therefore, the committee declined to hear the applications.

Air Services in the District of Keewatin

Decision 1980-05; July 14, 1980

Application by Calm Air International Ltd. and Application by Pacific Western Airlines Ltd. for review of part of Air Transport Committee decision no. 6046, by which the transfer of certain licenses from PWA to Calm Air was not disallowed and by which waiver was granted to Lambair Limited from a route protection condition attached to its licence.

The disappearance of Transair from the air transport market in Canada by reason of its merger into Pacific Western Airlines Ltd. led to a realignment of services in the District of Keewatin, the eastern portion of the Northwest Territories. Part of this process involved the transfer of authority to serve certain Keewatin points from PWA, the successor company to Transair, to Calm Air, a Manitoba-based third level carrier. The transfer of commercial air services required to effect this change was approved by the Air Transport Committee in decision no. 6046 on Jan. 22, 1980.

The reason for Calm Air's and PWA's applications for review was that in the same decision, the

committee had waived the route protection clause from the licence pursuant to which Lambair was serving the points that were being transferred from PWA to Calm Air. This removal would allow Lambair, a charter carrier, to compete freely with Calm Air, whose unit toll licence obliged it to conduct regularly scheduled services.

The Review Committee based its finding on the ATC's opinion that a fair trial period was required to evaluate how the new arrangement would function and that re-examination of the one item related to the waiver of route protection granted to Lambair would provide no more than a partial response to the arguments raised in the pleadings. It held therefore, that an inquiry pursuant to section 81 of the *National Transportation Act* should be held into the adequacy of air services in the Keewatin. The report of this inquiry was to be circulated and later examined at a public hearing, the timing and location of which it left to ATC's choice.

In accordance with the foregoing, the Review Committee granted both applications for review, returned the entire matter to the Air Transport Committee and recommended that that body initiate urgent consideration of the reinstatement or continued waiver of Lambair's route protection clause in an interim report, prior to the convening of the section 81 inquiry.

Enforcement of Review Committee Decisions

Review Committee Meeting of Sept. 5, 1980

Referral by the Air Transport Committee of a question relating to Spur Aviation and the Review Committee's decision of Oct. 5, 1979.

In a decision rendered Oct. 5, 1979, the Review Committee rescinded ATC decision no. 5855 and granted Spur Aviation authority to operate a commercial air service. The Review Committee decision indicated that the licence was to issue once the carrier had satisfied the financial, filing and other requirements of the ATC.

From the date of the above decision until August 1980, the carrier had not complied with the conditions attached to the Review Committee's finding. The Air Transport Committee was of the opinion that it could not overturn a Review Committee decision and yet desired to have the October 1979 decision rescinded. In consequence, it requested the Review Committee to consider this matter again and to review its own earlier decision.

In an opinion communicated to the Secretary of the Air Transport Committee by memorandum, the Review Committee held that it could not render a decision in this instance, as there was no application for review presented to it. A complete decision was also said to have been issued already. It was the obligation of the Air Transport Committee to conform not only to that part of the Review Committee decision which granted the author-

ity written into the licence, but also to enforce and execute the proviso attached to the said grant. In this process, it was said to be the modal committee's responsibility to apply its procedures to the fulfillment, or lack thereof, of a licensing condition. The effect of a Show Cause Order issued by the ATC would thus be to enforce the Review Committee's ruling, rather than to countermand it.

By virtue of the *National Transportation Act*, the Commission is the body which has the right to render decisions. As no committee is subordinate to any other within the Commission, it is open to the ATC to enforce another committee's decision, as it was bound to do in this case.

Passenger-train Service Abandonment

Decision 1980-06; Sept. 8, 1980

Application by Transport 2000 Canada for review of Railway Transport Committee order no. R-30934, deleting area no. 4 from schedule I of its earlier order no. R-6751.

The effect of RTC order R-30934, issued May 29, 1980, was to enable Canadian Pacific Limited to reclassify their railway operations between Montreal and Farnham from a "passenger-train service" to a "commuter service" for purposes of sections 260 and 261 of the *Railway Act*. The distinction between these classes of service resides in that the former may only be abandoned upon application to the Commission and provision of evidence of actual financial loss, while the latter may be discontinued on simple notice. Commuter services are also eligible for assistance from provincial governments.

Transport 2000 Canada applied in June 1980 for rescission of the RTC order on the ground that the Commission had neither the jurisdiction nor the discretion to declare that the service in question was not a passenger-train service. CP Rail's reply defended the CTC's jurisdiction and added that no new facts were set forth which would warrant a review.

The Review Committee considered the matter and concluded that the applicant's interpretation of the *Act* was erroneous. It held that according to the proper interpretation, unless a limit is written by Parliament into a power to include (a service in the schedule to an order) then it must be read to mean that it is coupled with the power to exclude. The Railway Transport Committee was therefore empowered to reach the conclusion it did and the application was rejected. Transport 2000 Canada later appealed this ruling to the Federal Court; the decision of that tribunal appears in the Federal Court section.

Interpretation of a Railway Tariff

Decision 1980-07; Oct. 17, 1980

Application by VIA Rail Canada Inc. for review of Railway Transport Committee order no. R-31067, by which the Vancouver Island E & N Steering Committee was granted leave to appeal the VIA Rail minimum passenger fare contained in a tariff applicable to transportation between Victoria and Courtney, B.C.

the decision which was sought to have reviewed, the RTC, pursuant to section 281 of the *Railway Act*, granted leave to appeal a passenger tariff. The reason which motivated the application was that the committee had erred in law in not satisfying itself that, *prima facie*, the tariff was prejudicial to the public interest. VIA Rail alleged that the RTC had only satisfied itself that, *prima facie*, the tariff may be so prejudicial.

The Review Committee concluded that no error in law had been committed and the application was therefore rejected. It held that by virtue of both section 23 of the *National Transportation Act* and section 281 of the *Railway Act*, what had to be decided was whether a *prima facie* case had been made. The finding whether the public interest had in fact been prejudiced would have to be arrived at, at a later stage. Moreover, its determination as to the *prima facie* case was within the RTC's discretion, which in this case had been properly exercised.

Passenger-train Service Abandonment

**Review Committee meetings
to Sept. 5, Sept. 24, Oct. 17
and Dec. 5, 1980**

**Applications by the Ontario
Ministry of Transportation and
Communications, the New York
State Commissioner of
Transportation and various other
parties for review of Railway
Transport Committee order no.
R-1299, which allowed
discontinuance of the passenger-
train service connecting Toronto,
Hamilton, Welland, Fort Erie and
Buffalo.**

The issue by the RTC of this decision Aug. 14, 1980 gave rise to nine applications for review. While some parties argued in favour of the retention of local service between Toronto, Buffalo and the intermediate points, the more important consideration advanced was that the discontinuance, if allowed to proceed, would deprive Toronto of a direct rail link with New York.

The first application considered was rejected by the Review Committee. When this matter was again taken up on Sept. 24, the committee issued an *ex-parte* stay of the RTC order, pursuant to section 71 of the *National Transportation Act* and ordered the railway companies involved, VIA Rail, CP Rail, Toronto Hamilton and Buffalo Railway and Conrail, to continue conducting the services in question until a further order was issued. In rendering this decision, the committee took note that in the meantime, the RTC had ordered VIA to carry out an in-depth study of the viability of the route.

At the next examination of this matter, the committee extended the delays within which parties could submit replies and answers to the previously issued stay order.

Finally, at its meeting of Dec. 5, 1980, the committee reached the conclusion that the applicants had not discharged the onus upon them by virtue of section 71 of the *National Transportation Act* to show that the stay order should be lifted. They had not advanced reasons which were sufficient to vacate the stay. The applications for removal of the stay were therefore denied. The committee also made it understood that it was not prejudging the merits of the decision which it would be up to the RTC to take, to

authorize or refuse the abandonment of the services in question. The matter of such abandonment was referred to the RTC, to be reviewed after the VIA Rail study was completed.

Bankruptcy of an Air Carrier

**Decision 1980-08; Dec. 30,
1980**

**Applications by Aklavik Flying
Services Ltd., Simpson Air Ltd.
and Northwest Territorial
Airways Ltd. for review of the Air
Transport Committee's letter
decision of July 4, 1980 and of Air
Transport Committee order no.
1980-A-401, whereby certain
licenses of Northward Airlines
Limited were suspended as of July
29, 1980 and were to be cancelled
as of Jan. 1, 1981, unless
proposal(s) for transfer(s) of the
commercial air services involved
were submitted.**

In March 1980, Northward Airlines, a local carrier serving some parts of Alberta and the Northwest Territories, went bankrupt and ceased operations. Acting pursuant to subsection 16(8) of the *Aeronautics Act*, the Air Transport Committee suspended Northward's inactive licences and allowed the trustees of the bankrupt firm, Touche Ross Limited, until Jan. 1, 1981 to find prospective operators for the air services which the disappearance of Northward had rendered available for re-licensing.

The applicants in this file argued that as of the time of the bankruptcy, the licences involved became dormant authorities and

ought therefore to have been cancelled either forthwith or upon failure by the licensee to reinstitute service within a reasonable time.

The applicants further contended that, while the relevant portion of the *Aeronautics Act* granted the ATC a discretionary power to suspend, cancel or amend licences or parts thereof when the public convenience and necessity required it, that discretion had, in this instance, been improperly applied, because it was inconsistent with committee practice.

The Review Committee held that in consideration of the particular facts of this case the course of action chosen by the ATC was not unreasonable. First, in order to minimize inconvenience to the public, the committee had given temporary authority for the duration of the suspension to a number of licensees, including the present applicants, to operate the former services of Northward. Also, in order to maintain the willingness of air carriers' creditors to provide ongoing financial assistance which renders these carriers able to offer their services to the public, the committee's assistance to creditors, by its giving the trustee a reasonable opportunity to endeavour to dispose of the assets at the highest possible price, was essential. The Review Committee also found that the ATC's chosen course would best serve public convenience and necessity, because it permitted the possibility of alternate proposals for the operation of Northward's former network. The applications were consequently dismissed.

CTC Cases before the Supreme Court and the Federal Court

Supreme Court of Canada

CP Limited, CN, Dominion Atlantic Railway, Quebec Central Railway Co., and Canadian Demurrage Bureau, appellants, and CTC and Canadian National Millers Assoc., respondents. Appeal No. (1980) 1 S.C.R. 319 (decided March 3, 1980)

APPEAL from a judgement of the Federal Court of Appeal (1979 2 F.C. 809) dismissing an appeal from an order of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission which had granted relief to the Canadian Millers Assoc. from the appellant railways filed tariffs raising demurrage charges on export flour at certain export ports, a tariff action RTC had found to be in contravention of section 272(2) (b) of the *Railway Act* which imposes a limitation on the level of "rates on flour moving for export to an eastern port ..."

The main point for argument was whether section 272 of the Act applies to charges for demurrage. The appellant railways submitted that both the Federal Court of Appeal and the Commission had erred in law in deciding that the said section of the Act applies to demurrage charges.

HELD:

Appeal dismissed with costs. The Supreme Court was of the unanimous opinion that the disposition made of this appeal by the Federal Court of Appeal disclosed no error.

Federal Court of Appeal

Att. Gen. of Newfoundland and The Newfoundland and Labrador Federation of Municipalities, appellants, and CTC and CN, respondents. Appeal No. (1980) 1 F.C. 774 (decided Feb. 1, 1980)

APPEAL pursuant to section 64(2) of the *National Transportation Act* from a decision of the Motor Vehicle Transport Committee of the Canadian Transport Commission allowing a tariff increase on bus service provided in Newfoundland by CN. Error in law alleged in that the effect of the committee's decision was that it had no jurisdiction to investigate the justification for and the reasonableness of a tariff filing under section 40 of the Act. Appellants also alleged that the committee was guilty of error on face of the record in failing to complete investigation required under it, especially as to the nature and extent of efficiencies. Appellants finally alleged that the committee did not give due consideration to evidence of inefficiency or unreasonably high costs of the operation.

HELD:

Appeal dismissed. In a unanimous opinion, the Court found that the committee's decision disclosed no error in law or jurisdiction in respect of the above noted submissions by the appellants.

Federal Court of Appeal

CP Limited, appellant, and CTC, respondent. Appeal (1980) 111 D.L.R. (3d) 92 (decided April 10, 1980)

APPEAL from a decision of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission in respect of the segmentation made by railway companies in their branch lines when claiming subsidy under sections 256 and 258 of the *Railway Act*, and directing that, in respect of CP's Estevan subdivision, CP Limited must refile, *ex tunc pro tunc*, revised claims in respect of losses which had already been claimed, determined, and paid.

The appellant railway argued that:

1) once the Commission has made a determination with respect to an actual loss incurred in the operation of a branch line and has recommended payment of the actual loss to the Minister of Finance, it is *functus officio* with respect to such claims;

2) the power given to the Commission to authorize adjustments with respect to overpayments or underpayments is not authority to order a re-filing of claims; and

3) the powers vested in the Commission by section 63 of the *National Transportation Act* cannot be exercised retroactively.

Held:

1) as to one judgement, the appeal was allowed, the Court certifying to the Commission that the RTC had no jurisdiction to require the appellant railway, to refile the relevant claims under section 258 of the *Railway Act*.

Federal Court of Appeal

CP Limited and CN, appellants, and British Columbia Forest Products Ltd. et al, respondents.
Fd. Court File A-65-80 (decided June 20, 1980)

APPEAL from a decision of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission which had concluded, following an investigation of the committee pursuant to section 23 of the *National Transportation Act*, that the imposition of a tariff increase by CP Rail and CN on western Canadian Mills for the carriage of woodpulp from destinations in western Canada to destinations in the United States had disrupted a long-established policy of parity existing between the tariffs of tolls established by Canadian and United States railways on woodpulp from western Canadian producing origins, and United States Pacific Northwest producing origins, to the same United States markets, and that this unilateral overturning of parity constituted an act prejudicial to the public interest under section 23 of the Act. Accordingly the committee ordered the appellant railways (1) to seek the voluntary concurrences of the United States participating carriers to tariff action in respect of joint international through rates that would restore rate parity for the carriage of the woodpulp in question; and (2) failing an agreement to restore parity, to take such tariff action as will restore it.

In their appeal, CN and CP Limited argued a number of points of law and jurisdiction which could be reduced to the following principal issues:

a) whether the RTC had properly interpreted section 23 of the Act;

b) whether the committee had properly dealt with the issue of foreign exchange;

c) whether the committee has jurisdiction to order the appellants to negotiate with the United States railways in the United States; and

d) whether the committee had failed to observe a principle of natural justice by depriving the appellants of their right to be heard with respect to prejudicial evidence obtained by the committee from one of the respondents after the close of the proceedings.

HELD:

The appeal was allowed in respect only of the allegation of error referred to in d) above. In all other respects, the appeal failed. Accordingly the Court certified to the Commission that in its opinion, the committee order was invalid and ought to be set aside and that the matter in respect of which the order was made ought to be reconsidered and re-determined by the committee after affording the appellants an opportunity to be heard at a hearing limited to that one aspect of the case, namely, breach of natural justice.

The appellant railways subsequently sought leave to appeal this judgement to the Supreme Court of Canada, but leave to appeal was denied.

Federal Court of Appeal

CP Limited and CN, appellants, and CTC and Columbia Containers Ltd., respondents.
Appeal A-270-79 (pending at end of 1979 and discontinued in the spring of 1980)

This APPEAL which was reported in the 1979 Annual Report of the Canadian Transport Commission as pending at the end of December, 1979, was discontinued in the spring of 1980.

Federal Court of Appeal

Perimeter Airlines (Inland) Ltd., applicant, and Ilford-Riverton Airways Ltd., respondent. Fed. Court File 80-A-311 (decided May 20, 1980)

APPLICATION for leave to appeal Air Transport Committee Order 1980-A-67, dated Feb. 1, 1980, amending, after due process, a specific point commercial air service licence issued to Ilford-Riverton Airways Ltd. to correct the designation of one of the points mentioned therein, namely, "God's Lake" and substituting therefor specific points on that Lake (i.e. God's Lake, God's Lake Narrows, and God's River). In seeking leave to appeal, the applicant alleged denial of natural justice, and questioned the jurisdiction of the committee to proceed as it did in this case.

HELD:

Application dismissed.

Federal Court of Appeal

Transport 2000 Canada, applicant, and CP Limited, respondent. Fed. Court File 80-A-352 (decided Oct. 22, 1980)

APPLICATION for leave to appeal a Review Committee decision, dated Sept. 8, 1980, maintaining Order No. R-30934, dated May 29, 1980 of the Railway Transport Committee, which declassified the Farnham-Montreal passenger-train service for the purposes of sections 260 and 261 of the *Railway Act*, since the committee considered the said service to be a commuter service, and therefore, that it should be placed in the same position as other Montreal commuter services. In seeking leave to

appeal, the applicant alleged that, having once classified the service in question as a "passenger-train service", the CTC did not have jurisdiction to declassify it, and that, therefore, both the RTC and Review Committee decisions were wrong in law.

HELD:

Application dismissed.

Federal Court of Appeal

Government of British Columbia, appellant, and CP Limited and Esquimalt and Nanaimo Railway et al, respondents. Appeal A-687-78 (pending at the end of 1979 and still pending at the end of December, 1980)

This APPEAL which was reported in the 1979 Annual Report of the Canadian Transport Commission as pending at the end of December, 1979, was still pending at the end of 1980.

Federal Court of Appeal

Quebec Aviation Ltée, appellant, and Austin Airways Ltd., the Cree Regional Authority, The Grand Council of the Crees (of Quebec), The Cree Bands of Quebec, and the Hon. Minister of Transport of Canada, respondents, and the Hon. Minister of Transport of Quebec, the Att. Gen. of Quebec and CTC, mis-en-cause. Court records A-307-80 and A-113-80 (case pending at the end of December, 1980)

APPEAL (with leave of the Court granted on April 30, 1980) from a decision of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission amending, pursuant to a direction of the minister issued under section 25 of the *National Transportation Act*, two earlier decisions of the committee on applications by Quebec Aviation

Ltée and Austin Airways Ltd. granting the one and refusing the other their respective applications for amendment of licence (air carrier service with unit tolls) for the purpose of linking certain communities on the eastern shore of James Bay to Abitibi.

There is, in addition to this appeal and to be heard concurrently, an application to review and set aside, pursuant to section 28 of the *Federal Court Act*, the decision rendered by the Minister in this matter under section 25 of the *National Transportation Act*, in which it is alleged there was an error in law, based on the Minister's lack of jurisdiction *ratione materiae*, and defect of procedure, in that subsection (1) of section 25 of the said Act provides for an appeal to the Minister from a decision of the Commission with respect to an application for licence and not an application for amendment of licence.

Ground of appeal:

the committee's decision, rendered pursuant to the Minister's decision under section 25 of the *National Transportation Act*, is *ultra vires* on the ground that the said decision is unfounded in fact and in law.

Federal Court of Appeal

Arcnav Marine Ltd., appellant and CTC, respondent. Fed. Court File A-454-80 (case pending at end of December, 1980)

APPEAL (with leave of the Court granted on June 17, 1980) from a decision of the Water Transport Committee of the Canadian Transport Commission denying an appli-

ation by Arcnav Marine Ltd. for a
 licence for the transport, by water,
 of goods for the year 1980.

Grounds for Appeal:

Allegation that the said committee
 decision was made without jurisdic-
 tion for the following reasons in
 particular:

denial of natural justice in that
 the said committee

has taken into account irrelevant
 consideration;

has considered extraneous fac-
 tors unavailable to the appellant
 and with respect to which the
 appellant was not given the oppor-
 tunity to lead evidence and make
 presentations;

has failed to disclose to the
 appellant the source of and all of
 the information upon which its
 decision was based; and

has purported to affect adversely
 the appellant's rights and freedoms
 without notice to it, without the
 right to a fair hearing, and without
 the process of law; and

2. improper exercise of the commit-
 tee's jurisdiction by failing to act in
 good faith and by basing its deci-
 sion upon a finding of fact or facts
 made in a perverse or capricious
 manner having regard to the rights
 of the appellant and its contractual
 obligations.

Federal Court of Appeal

CN, appellant, and CTC and
 British Columbia Forest Products
 Ltd., respondents. Fed. Court File
 A-53-80 (case pending at end of
 December, 1980)

APPEAL (pursuant to leave granted
 on Aug. 5, 1980) from a ruling of
 the Railway Transport Committee

of the Canadian Transport Com-
 mission, dated Feb. 4, 1980 (con-
 firmed by the Review Committee
 on April 28, 1980), which found that
 the actual loss determination that is
 made by the Commission pursuant
 to section 253(4) of the *Railway Act*
 relative to an application by a
 railway to abandon a branch line is
 not "final and binding" within the
 meaning of section 329(3) of the
 Act, and that interested parties
 could challenge same at the public
 hearing convened pursuant to
 section 254(1) of the Act to deter-
 mine whether the branch line
 proposed for abandonment is
 uneconomic and likely to continue
 to be uneconomic.

In 1977, pursuant to section 252 of
 the Act, CN applied to the RTC to
 abandon a branch line, namely a
 portion of its Cowichan/Tidewater
 subdivision on Vancouver Island.

British Columbia Forest Products
 Ltd. was and continues to be a
 shipper utilizing the said branch
 line. Because it considered the
 retention of the line necessary, it
 intervened in the abandonment
 proceedings before the RTC.

The question which is before the
 Federal Court arose out of repeated
 attempts by British Columbia For-
 est Products to obtain from CN
 certain costing information in the
 belief that the RTC actual loss
 determination made pursuant to
 section 253(4) of the Act (on the
 basis of CN's statement of costs and
 revenues attributable to the branch
 line in question, pursuant to section
 253(3) of the Act), was open to
 challenge.

At a hearing convened by the RTC
 on Nov. 5, 1979 to examine CN's
 objections to such cost disclosure,
 the RTC gave the ruling referred to
 above, first from the bench, and
 subsequently supported by written

reasons (issued on Feb. 4, 1980) in
 which the following principal
 issues are examined:

1) the effect of section 329(3) of the
Railway Act on the actual loss
 determination;

2) the policy of the RTC regarding
 disclosure of railway cost informa-
 tion; and

3) the requirements of sections 253
 and 254 of the Act.

Grounds for Appeal:

Alleged error in law and jurisdic-
 tion by the RTC when it found:

1) that by virtue of section 63 of the
National Transportation Act, the
 committee is always free to recon-
 sider any decision (including a cost
 determination) and nothing in
 section 329(3) of the *Railway Act*
 precludes such discretion;

2) that in any given case it is for the
 committee to say whether cost
 disclosure is necessary in the pub-
 lic interest and that there is no
 restriction placed on the committee
 by section 331 of the *Railway Act*
 on what matters it may take into
 account in making such a decision;
 and

3) that the actual loss determination
 made under section 253(4) of the
Railway Act is a preliminary,
 although necessary, test which
 opens the door to the next test
 under section 254(1) of the Act in
 the context of the economic analy-
 sis required to determine whether
 the branch line is uneconomic and
 likely to continue to be
 uneconomic.

Federal Court of Appeal

CN, applicant, and CTC et al, defendants. Court record A-766-80 (case pending at end of December, 1980)

APPEAL (following leave granted by the Court on Sept. 17, 1980) from Decision and Order No. R-30741 of the Railway Transport Committee, dated Feb. 18, 1980, on the one hand, rejecting the application by the Canadian National Railways for the abandonment of the operation of a portion of the company's Temiscouata subdivision between Rivière-du-Loup and Edmunston and, on the other hand, ordering the company to proceed with repairing the track between these two points.

Grounds of appeal:

Allegation of errors in law and jurisdiction in that the RTC

1) ordered the company to proceed with the repairing of the track in question, without giving prior notice to the applicant, in a determination on accommodation for traffic under section 262 of the *Railway Act*, when an application for abandonment of a branch line was filed with the committee pursuant to section 253 of the said Act;

2) refused to make a finding on the economic or uneconomic character of the railway line in respect of which the application for abandonment was made, contrary to the provisions of section 254 of the said Act; and

3) based its decision and its order on an erroneous finding of fact that it made in a capricious manner or without regard for the material before it.

Federal Court of Appeal

Austin Airways Ltd., applicant, and CTC, respondent. Fed. Court File 80-A-344 (case pending at end of December, 1980)

APPLICATION for leave to appeal Air Transport Committee Order No. 1980-A-497, dated Aug. 26, 1980, which suspended, pursuant to section 16(8) of the *Aeronautics Act*, Austin Airways' charter licences 11/46(C) and 85/46(C) in respect of Group E authority for a term of 14 consecutive days, for having violated a condition of Austin Airways' licence 11/46(C) and for having breached the Air Carrier Regulations.

Grounds for Appeal:

The application for leave to appeal does not disclose the grounds for appeal. However, in its reply to the committee show cause Order No. 1980-A-298 Austin Airways had argued that the committee could take suspension action only against charter licence 11/46(C), and had also argued that the committee could not suspend said licence under section 16(8) of the Act because, in Austin's opinion, section 16(9) of the Act was the only applicable provision in the circumstances.

Federal Court of Appeal

Alberta Wheat Pool et al, applicants, and CTC, CN, CP Limited, et al, respondents. Fed. Court File 80-A-363 (case pending at end of December, 1980)

APPLICATION for leave to appeal a Railway Transport Committee decision, dated Oct. 23, 1980, wherein it was found that, except in limited circumstances, the committee has no jurisdiction under the *Railway Act* or the *National Transportation Act* to intervene in the

matter of private siding rentals charged by the railways to various industries for the use of railway materials in such sidings.

Grounds for Appeal:

Alleged error in law and jurisdiction by the committee when it found

1) that the committee does not have jurisdiction under the *Railway Act* or the *National Transportation Act* to act in the subject matter;

2) that the committee does not have jurisdiction under section 23 of the *National Transportation Act* over the matter of private siding rentals charges per se; and

3) that the committee erred in the interpretation of its jurisdiction under the said section 23.

Federal Court of Appeal

Montgomery Ratepayers and Residents Association, applicant, and CTC, respondent. Fed. Court File 80-A-349 (case pending at end of December, 1980)

APPLICATION for leave to appeal a Railway Transport Committee decision, dated Sept. 2, 1980, which granted approval to construct a third track at grade across Montgomery Road in the Borough of Etobicoke, Ont. Included in the decision of the committee was a recommendation that consideration be given to constructing an underpass to carry Montgomery Road beneath the railway tracks.

For many years CP Rail has had two sets of railway tracks crossing Montgomery Road over which it operates freight trains. In 1979 and 1980, CP Rail engaged in negotiations with the Toronto Area Transi

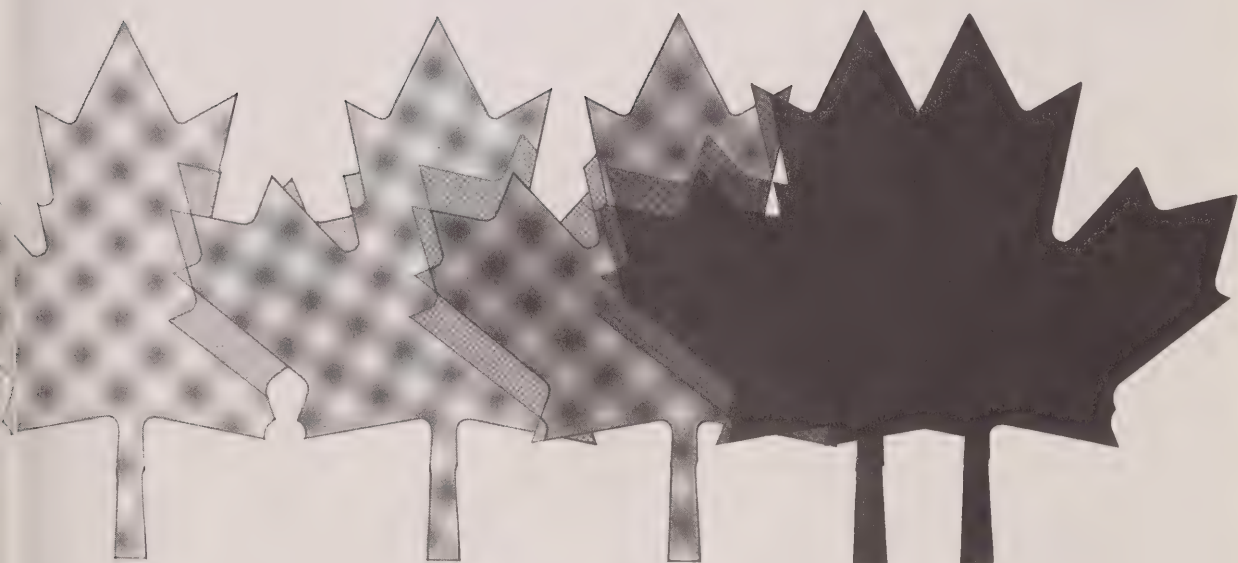
perating Authority (TATO), sometimes called 'Go Transit', which culminated in a contract by which CP Rail undertook to operate a maximum of five passenger-trains each morning and each night for TATO on CP Rail right-of-way from Milton, Ont. to Union Station in Toronto. To accommodate the commuter trains, CP Rail required that a third set of tracks be constructed over parts of the route, including a third crossing at Montgomery Road. Consequently,

CP Rail applied to the committee for authorization to construct the third track in question pursuant to section 196 of the *Railway Act*.

Grounds for Appeal:

Alleged error in law and jurisdiction in that the committee

- 1) refused to adjourn the hearing to permit the association to retain and instruct counsel;
- 2) failed to disqualify itself from making a decision because CP Limited had commenced an action against members of the Commission in respect of matters arising out of the Mississauga incident;
- 3) declined jurisdiction in failing to order a grade separation;
- 4) erred in concluding that it had no jurisdiction to consider need and cost for the third track;
- 5) erred in limiting its consideration to sections 196 and 197 of the Act, excluding evidence of noise and vibration;
- 6) declined jurisdiction by refusing to hear evidence on the type of cargo carried;
- 7) declined jurisdiction by refusing to receive evidence deemed by the committee to be totally irrelevant and of no probative value; and
- 8) erred in failing to give effect to the association's objection to the inadequacy of CP Rail's application material.



Research Branch

The Research Branch provides research support to the Commission and its committees, responds to requests from Transport Canada, and carries out relevant anticipatory studies, all as required under the various provisions of the *National Transportation Act*.

One area of major public concern is the needs and problems of handicapped persons with regard to public transportation under federal jurisdiction. A public meeting on transportation of the handicapped, chaired by the Vice-President, Research, was held in 1979. The Commission issued a summary of the proceedings in March 1980, and later created a Special Advisory Panel on the transportation of the handicapped, chaired by the Vice-President, Research, to co-ordinate activities in this area among CTC modal committees, Transport Canada and other public and private organizations.

The Research Branch also conducted studies contributing to the work of other government departments, such as Transport Canada, and interdepartmental committees. Major efforts in this area included a continuing study of railway cost-accounting methodologies required by a 1977 Order-in-Council, and further participation in studies of competition/regulation in the air, highway, marine and rail modes for an Interdepartmental Steering Committee chaired by Transport Canada.

Other research activity included: a series of studies for the Interdepartmental Committee on the new International Convention on Multimodal Transport; an analysis of alternative assistance proposals

associated with the movement of grain, requested by the Grains Group of Transport Canada; participation in an interdepartmental committee concerned with rail passenger issues in order to develop a new rail passenger policy; and participation in a review of Canadian international aviation policy for an interdepartmental committee chaired by Transport Canada. The branch also continued to work with the Canadian Livestock Feed Board on a study of Eastern feed grains and represents the CTC on the Supply Advisory Committee and the Provincial Advisory Committee of the Energy Supply Allocation Board.

The remainder of the branch resources were used for a variety of activities which included research on emerging issues, the preparation of informational brochures (such as *A Guide for the Canadian Air Traveller*), preparatory work on the next issue of the *Transport Review* and general administration of the branch.

The branch, which is divided into four sections, is headed by an Executive Director who reports to the Vice-President, Research. Because of continuing government restraint, the number of professional staff members was reduced to 40 in 1980 from 50 in 1979.

Three of its four sections serve the direct needs of the CTC committees: the Freight Studies Section deals with the transport of bulk freight, primarily by rail, and the transportation of agricultural products, particularly grain; the Passenger and Aviation Economics Section specializes in the air mode and in passenger transport in other modes, and the Transport Industries Analysis Section operates in highway, water and international multimodal transport. Finally, the Economic and Social Research

Section acts as a support group and provides specialized advice on economics, econometrics and sociology to other groups in the branch or directly to the modal committees and other government departments.

It has always been the Commission's policy to make as much of its research work as possible available to the general public. This avoids unnecessary duplication of research effort, and the branch itself benefits from having its work examined by outside experts. During 1980, the Research Branch made 13 publications available to the general public (See Appendix II) and it expects a wide distribution, early in 1981, of an informational brochure produced in 1980 as a further consumer guide to air travel.

The following is a more detailed review, on a modal basis, of representative projects carried out by the Research Branch in 1980.

Air Transport

Branch participation in the Interdepartmental Committee concerned with competition/regulation in the air mode consisted in an analysis of the incidence of cross-subsidy in the Canadian airline industry, and a public research report on earlier work on economies of scale in the airline industry.

Research support for the Air Transport Committee included work related to the Commission hearing on the application by several carriers for a licence to operate a short take-off and landing service between Montreal, Ottawa and Toronto; assistance in developing

revisions to the reporting requirements of Canadian airlines to the Aviation Statistics Centre; and an analysis of air courier services between Canada and the United States.

To assist the Air Transport Committee in monitoring developments in the area of domestic low-priced air fares, reports were prepared highlighting the principal trends and analyzing the effectiveness of some of the restrictions which permit airlines to distinguish between broadly defined segments of the market for air travel. The branch also initiated work concerning the capital requirements of the major Canadian airlines.

Extensive analytical studies were also undertaken in connection with bilateral air negotiations between Canada and the United States, and Canada and the United Kingdom.

Rail Transport

A continuing project is the branch's examination of rail costing methodologies required by an Order-in-Council. All five volumes of the Final Report of Phase II of the study have now been released and the next stage will subject the findings, conclusions and recommendations contained in the report to critical examination by all interested parties.

The CTC contribution to the Interdepartmental Committee concerned with competition/regulation in the rail mode included a thorough analysis of the effect of competition on the railway freight industry in Canada.

The branch provided background material on selected aspects of railway safety to the Railway Transport Committee for the public

inquiry conducted by Mr. Justice Samuel Grange into the Mississauga accident. In addition, the branch assisted the committee in the preparation of the Report of Inquiry into the MacGregor Derailment, and continues to monitor the implementation by CN, Transport Canada and the RTC of the recommendations it contained.

Research staff played a major role in the preparation of final RTC decisions on both the inquiry into the White Pass and Yukon Corporation, and the Conrail acquisition case; the plan filed by Conrail as a result of the latter decision is currently under examination. Assistance is being given in the establishment of compensatory rates for haulage of zinc concentrates between Whitehorse, Yukon and Skagway, Alaska and, as requested by the CTC Western Division, work is under way to assess the feasibility of interchanging railway freight cars between CN and CP Rail to facilitate the movement of grain to the port of Churchill.

The branch has continued its analysis of RTC decisions issued over the years 1967-80 and a report will be forthcoming in 1981.

In the area of rail branch-line economics, the branch maintained a grain transport computer model that continues to be used by the Commission, Transport Canada, and the Grain Transportation Authority for deliberations on branch lines. Assistance was again given to the CTC Western Division in the preparation of hearing books and of decisions on Prairie branch line abandonment applications.

The branch continued to provide support to the Railway Transport Committee in the area of rail-passenger services. For instance, assistance was given in connection with hearings on regional and local

passenger-train services and on the implementation of experimental services in Nova Scotia and Saskatchewan.

Water Transport

At the request of the Water Transport Committee, the branch updated the information in its working paper on deep-sea cargo vessels owned and/or operated by Canadian companies.

It also participated in the work of the Interdepartmental Committee concerned with competition/regulation in the marine mode, and contributed sections on liner shipping and water transportation on the Mackenzie River in the report prepared by the marine working group of the committee.

The Research Branch undertook a study of the liability regime governing passenger carriage by water in Canada and drew attention to some of the gaps currently found, in carrier liability for death or bodily injury to passengers, between water and other modes.

A study to establish a liner freight rate index has progressed to the stage where the first series of indices covering the period from June 1978 to March 1979 will be released shortly. It is planned to provide these freight rate indices on a continuing basis for liner conferences serving the Canadian export trades, taking into account the various freight cost components (i.e. surcharges).

At the request of the Water Transport Committee, the branch has recently embarked on a study of

the impact of water transport charges on the communities along the Mackenzie River.

Highway Transport

Two working papers on the economic measurement of the effects of regulation and the cost and capital characteristics of the trucking industry were issued as public research reports in 1980. They represented the Research Branch's contribution to the Interdepartmental Committee on competition/regulation in trucking. The branch continued to be an active member of the trucking working group of this committee.

As a further step in its ongoing research program related to the trucking industry in various provinces, the branch commissioned consultants to do studies of the industry in each Atlantic province and to make an overall study of the region as a whole.

The branch was also an active member of various other interdepartmental committees concerned with highway transport. These included committees concerned with developing a statistical base for private trucking activity in Canada, and improving the existing For-Hire Trucking Survey. In addition, the branch represented the Commission on the Interdepartmental Highway Committee which reviews all federal government expenditure on highways.

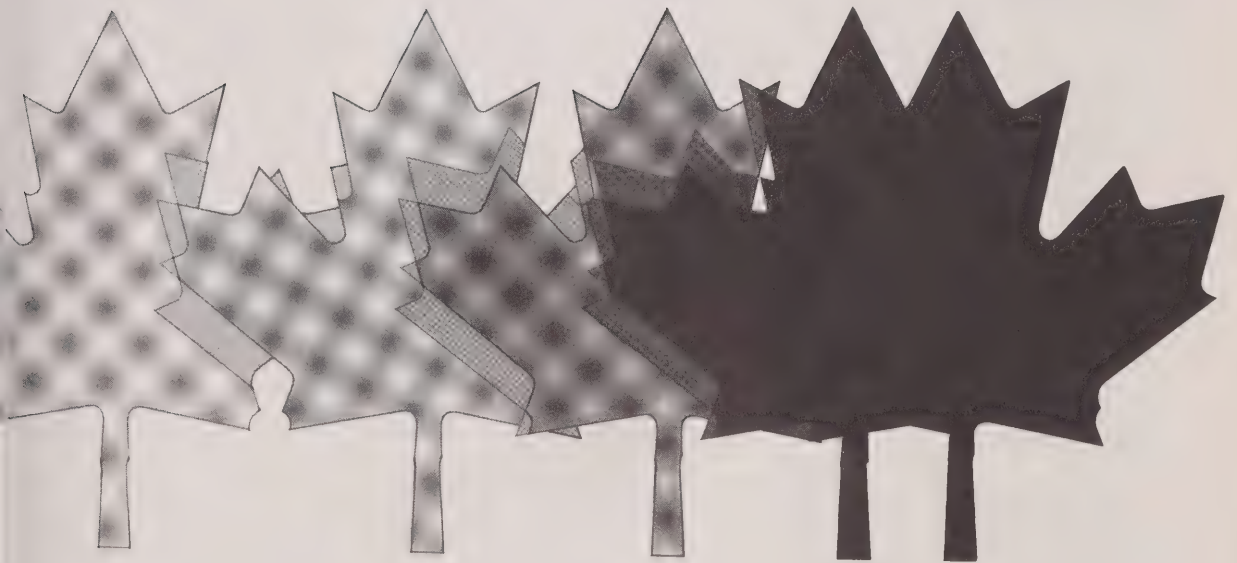
International Transport

The Research Branch continued its participation in discussions leading to various international agreements dealing with liability and insurance, and gave special attention to the UN Convention adopted in May, 1980 on International Multimodal Transport of Goods. A series of research studies has been undertaken by the branch to assess the potential economic implications of this convention for Canada.

At the request of the International Transport Policy Committee, the branch prepared a study related to international major bulk shipping to and from Canada, with special

reference to the characteristics and movements of vessels carrying bulk commodities. This follows a similar study completed last year that was intended to delineate a broader picture of our foreign bulk shipping by water focussing on major bulk commodities, trade partners and registry of carriers.

At present, the branch is also engaged in compiling, at the request of the Water Transport Committee, a list of state-owned shipping lines in developing countries, and all available information on flag-discrimination/cargo-sharing legislation and practices in these countries with particular emphasis on those state-controlled lines which operate in the trades to or from Canada.



Traffic and Tariffs Branch

The branch reporting to the Vice-President, Research, has two divisions: Tariffs and Subsidies Control, and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to nodal committees on traffic, tolls, and tariffs of railways, motor carriers, water carriers, international bridges and tunnel companies subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

In the past year, Transport Canada has assisted in the production of policy papers such as the recent Discussion Paper of Legislation Proposals Regarding Railway Freight Rates, and branch staff advised the Department of External Affairs on the potential applicability of U.S. anti-trust legislation to the Canadian railway industry.

Tariffs and Subsidies Control Division

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle undertakings and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the provisions of the *Railway Act*, the *Transport Act*, the *National Transportation Act* and CTC regulations.

Subsidies Control Section

This section administers the Atlantic Region Freight Assistance Program in accordance with the provisions of the *Maritime Freight*

Rates Act and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations.

Since 1927, the *Maritime Freight Rates Act* has made it possible for rail carriers in the Atlantic region to receive subsidies for westbound traffic originating in the "select territory" because of reductions in freight rates imposed by the Act. The "select territory" comprises all rail lines east of Diamond and Lévis, Quebec, and south of the St. Lawrence River in the provinces of Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and Newfoundland.

The *Atlantic Region Freight Assistance Act* (1969), authorizes subsidies to truckers transporting goods to Canadian points west of the "select territory" and special assistance for movements within the same area. Subsidies of the first category are similar to those paid rail carriers on westbound movements under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

All subsidy payments are prescribed by the Governor in Council. They include:

- The Atlantic Region Freight Assistance Regulations applying to movements handled by truckers originating in the "select territory" and directed to other points in Canada;
- The Atlantic Region Selective Assistance Regulations pertaining to movements of designated commodities by truckers, railways, and railway express companies from points within the "select territory" to other destinations in Canada;
- The Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations dealing with movements of designated commodities within the "select territory" by truckers, railways, railway express companies, and water carriers.

The division also verifies claims submitted by railway companies on export grain and flour transportation under Section 272 of the *Railway Act*.

Traffic and Tariff Studies Division

Three specialized sections of the division conduct programs of investigation and analysis to aid CTC committees and branches in the performance of their statutory responsibilities. The division also responds to requests and enquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and individual members of the general public.

The division comprises three specialized sections: Complaints and Applications Studies, Traffic Studies, and Tariff Studies.

Complaints and Applications Studies Section

This section investigates and analyzes complaints and applications on transportation rates, service, and conditions of carriage that could be prejudicial to the public interest.

During 1980, formal applications, under Section 23 of the *National Transportation Act*, were submitted by Continental Grain Company (Canada) Ltd. on conditions of railway freight car demurrage payments, and on railway freight

rates applicable to the movement of rapeseed meal to westcoast ports and Churchill, Man., for export. The demurrage case has not yet been resolved and the rapeseed meal application was dismissed. The section is investigating an application, under Section 23, by Cyprus Anvil Mining Corporation against the White Pass and Yukon Railway on the grounds that rates for the movement of lead-zinc concentrates for export are prejudicial to the public interest, and another by Arctic Grain Ltd., on conditions of railway demurrage payments.

Other activities included the investigation of applications received by the Railway Transport Committee, under Section 281 of the *Railway Act*, claiming that passenger fares contained in VIA Rail tariffs are prejudicial to the public interest, and an application by the Vancouver Island E & N Steering Committee concerning fares between points on the Esquimalt and Nanaimo Railway on Vancouver Island that is scheduled for public hearings early in 1981. Public hearings on a similar application by Mr. Paul Evraire on fares applicable between Locust Hill and Toronto, Ont., are expected to be scheduled shortly, and an application by Mr. G.N. White about fares between Toronto and Grimsby, Ont., is still under investigation.

Some applications submitted under Section 281 were received and investigated, but subsequently withdrawn.

The section studied a reconsideration of a 1979 Railway Transport Committee decision issued under Section 23 of the *National Transportation Act* which determined that international rail rates for moving woodpulp from western Canada to the U.S. were prejudicial to the public interest. A new decision was issued in December after new public hearings ordered by the Federal Court of Appeal.

Traffic Studies Section

This section carries out economic studies of major issues affecting the Canadian transportation industry. Studies sometimes result in agreements between transportation companies, transportation companies and shippers, or large shipper associations, or they may lead to the issue of General Orders by the Commission, or major amendments to Commission regulations. At present, the section is studying: conditions and practices for free and reduced transportation by rail carriers; rules and regulations on filing of tariffs; the potential implications of computerization of rate making; and present needs in railway interswitching regulations.

It is developing a computerized rail freight traffic data base. It uses sophisticated economic and statistical methods to analyze the information for use in various studies and investigations in the division and elsewhere. It maintains a computerized rate-making mileage

table, and a data base of highway traffic similar to that in existence for rail traffic.

A large file of information on rail and truck deregulation in the U.S. is being compiled to allow a thorough analysis of U.S. legislation.

The section published statistical reports of Canadian and North American railway traffic flows, and a supplement to up-date and complement the three volumes, released in 1978 and 1979, of the Standard Point Location Code.

Tariff Studies Section

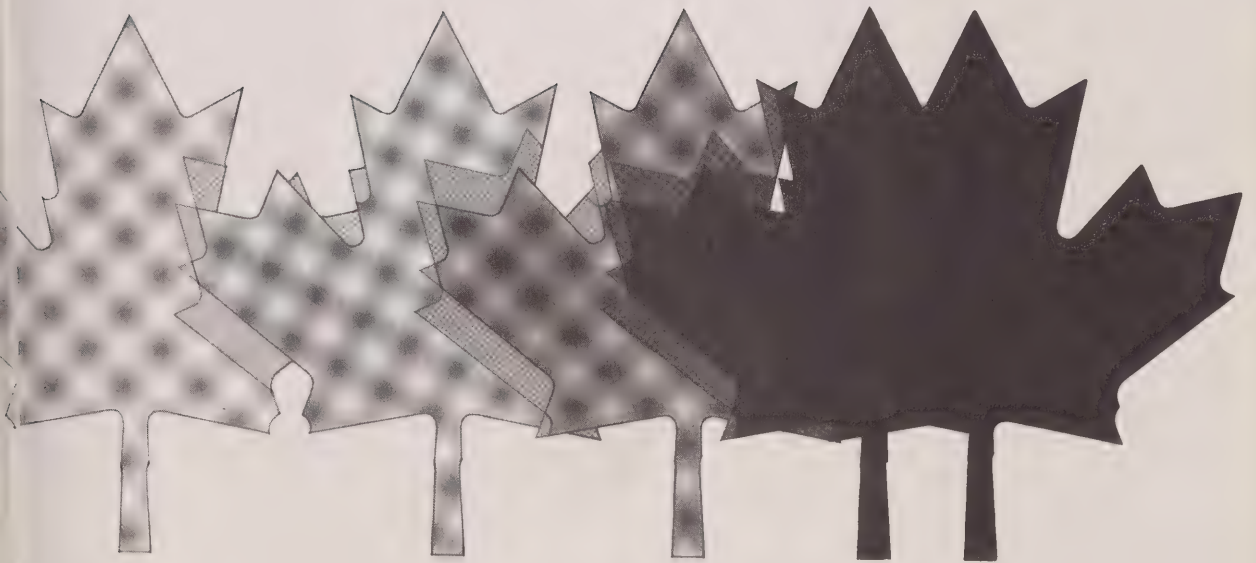
It investigates formal and informal complaints received by the Commission on such matters as: passenger fares and conditions of travel; railway freight rates, service and conditions (such as foreign currency surcharges and stop-off privileges on agricultural implements); and levels of rates, conditions of carriage, and levels of service for railway express traffic within Canada.

The section provided 37 rate analyses requested by other branches of the CTC, government departments, and the private sector.

Its members represented the Commission on planning groups for metrification in the Canadian transportation industry and the rights of handicapped persons in public transportation.

Activity Tariff Control

Year Ending December 31	1979	1980
Total Rail Freight Tariffs Filed	44,987	47,592
Total Rail Express Tariffs Filed	1,961	2,887
Total Rail Passenger Tariffs Filed	696	311
Total Rail Agreed Charges Filed	641	673
Total Agreed Charges in Effect	247	288
Number Participating Shippers Currently Effective Agreed Charges	1,514	1,502



DECISIONS — BRANCH LINES

79

Subdivisions

- CP Rail Rosemary, bench decision Jan. 16, 1980. Abandon 16.7 miles, Rosemary, Sask. to Matzhewin, Sask.
- CN Amiens, decision Feb. 25, 1980. Abandon 28.7 miles, Amiens Junction, Sask. to Shell Lake, Sask., and retain 0.4 miles, Shell Lake, Sask. to Spiritwood, Sask. until October 1982.
- CP Rail Matador, bench decision March 25, 1980. Abandon 5.1 miles, Kyle, Sask. to Matador, Sask.
- CN White Bear, bench decision March 26, 1980. Abandon 9.8 miles, Lacadena; Sask. to White Bear, Sask.
- CN Meskanaw, decision May 29, 1980. Abandon 51.2 miles, Meskanaw, Sask. to Alvena, Sask. by Aug. 31, 1980, and abandon 18.4 miles, Thatch, Sask. to Meskanaw, Sask. by Aug. 31, 1981.
- CP Rail, Lenore, decision June 20, 1980. Abandon 41.3 miles, Forrest to Lenore, Man.
- CN Carlton, decision Oct. 16, 1980. Abandon 8.1 miles, Laird, Sask. to Carlton, Sask. by July 31, 1981, retain balance of 35.9 miles, recommend for Basic Network.
- CP Rail Alberta Central, bench decision Nov. 4, 1980. Abandon 33.0 miles, Benalto, Alta. to Otway, Alta., balance pending.
- CP Rail Matador, bench decision Nov. 13, 1980. Abandon 7.5 miles, Gunnworth, Sask. to Wartime, Sask. after connection built between CN Elrose Subdivision and CP Rail Matador Subdivision at Wartime.
- CP Rail McMorran, bench decision Nov. 13, 1980. Abandon 30.0 miles, Gunnworth, Sask. to McMorran, Sask., and abandon 30.5 miles, Milden, Sask. to Gunnworth, Sask. after connection built between CN Elrose Subdivision and CP Rail Matador Subdivision at Wartime.
- CN Ridgeville, bench decision Nov. 20, 1980. Abandon 9.0 miles, Ridgeville to Emerson, Man.
- CP Rail Melfort, decision Dec. 31, 1980. Abandon 25.4 miles, LacVert, Sask. to Keddy, Sask., and 19.1 miles, Bent, Sask. to Gronlid, Sask. Retain portion mileage 82.7 to 83.5 in order that CN may continue to serve CP Rail customers at Melfort.
- CP Rail Kaslo, decision Dec. 31, 1980. Abandon 4.3 miles, mileage 0.0 near Denver, B.C. to Rosebery, B.C., continue operation between mileage 4.3 and Nakusp, B.C. Subject to five year review.

Decisions Pending

- Langdon Subdivision, Carbon, Alta. - Kneehill, Alta. 20.8 miles; Rosedale Alta. - East Coulee, Alta. 8.8 miles.
- Asquith Subdivision, Urban, Sask. - Sonningdale, Sask. 29.2 miles.
- Rossburn Subdivision, Rossburn Junction, Man. to mileage 11.9.
- Neepawa Subdivision, Neepawa, Man. - Rossburn Junction, Man. 4.7 miles.

Appendix B

Railway Transport Committee

DECISIONS ISSUED IN 1980

81

Date Rendered		Disposition
Jan. 16	App. by CP Rail to abandon operation over remaining portion of Rosemary Subd. from mile 0.0 to 11.8. Bench Decision.	Granted
Jan. 21	App. by B.C. Forest Products Ltd. for a stay of Order No. R-29767 dated Oct. 16/79. Disparity Case.	Dismissed
Jan. 23	App. by CP Rail to abandon a portion of Temiscaming Subd. from mile 47.9 to 116.9 and Ville Marie Subd. from mile 0.00 to 7.7. Report & Order No. R-30211.	Granted in part
Jan. 28	App. by CN to abandon operation of Wiarton Spur between Park Head mile 0.00 & Wiarton mile 9.53 commencing at mile 59.07 of the Owen Sound Subd. Decision & Order No. R-30288.	Granted
Feb. 4	App. by B.C. Forest Products Ltd. for disclosure of costs by CN prior to the public hearing on the Cowichan/Tidewater abandonment application.	
March 7	Complaint by the Government of the Province of Quebec against VIA Rail and CN regarding implementation of Orders Nos. R-28149, R-28795 and R-28150 accompanying Decisions re: passenger-train service between Montreal/Quebec/Cochrane, Montreal/Chicoutimi and Quebec/Chambord. Committee to inquire into the scheduling of passenger trains between Montreal/Quebec/Cochrane and Montreal/Chicoutimi. Decision & Order No. R-30536.	Rescheduled
March 14	App. by Conrail for issuance of a certificate pursuant to Section 11.1 of the Railway Act and a notice of proposed acquisition by Conrail and revised app. by Albert D. Segal.	90 days to file plan
March 14	App. on behalf of Miss Clarris Kelly pursuant to Section 281 of the Railway Act respecting VIA Special Local and Joint Passenger Tariff I. Decision & Order No. R-30742 dated April 24/80 (Accommodation for Handicapped).	Granted
March 20	App. by CN to discontinue passenger-train service comprising Trains Nos. 688 and 689 between Saskatoon and The Pas and Order No. R-28068 dated Dec. 13/78 and reconsideration of app. by CN pursuant to Section 260(8) of the Railway Act. Decision & Order No. R-30574WD.	Granted
March 24	App. by CP Rail to abandon operation over a portion of Shamrock Subd. between Archive mile 0.4 and Courval mile 33.4; And a portion of Shamrock Subd. between Courval mile 33.4 and Hak mile 103.4; And to abandon operation over part of the Gravelbourg Subd. Decision & Order No. R-30626WD.	Granted in part
March 26	In the matter of the amount of compensation to be paid in respect of traffic privilege enjoyed by T.H. & B. Decision & Order No. R-30622.	Payment subject to review
March 27	App. by CN to discontinue passenger-train service comprising Trains Nos. 269 and 270 between Hornepayne and Manitouwadge; And Order No. R-25988 dated Dec. 22/77; And reconsideration of the app. by CN pursuant to Section 260(8) of the Railway Act. Report & Order No. R-30598.	Granted

Date Rendered**Disposition**

April 18	App. by CN for branch line abandonment, Temiscouata Subd. between mile 3.80 and 77.00. Decision & Order No. R-30741.	Dismissed
April 24	App. by Mr. L. Benjamin, M.P. for investigation to determine whether CN and CP Rail are fulfilling their obligations to provide adequate and suitable accommodation for the carriage of grain.	Dismissed
April 28	App. by Transport Richer Inc. for leave to appeal the act, omission or rate pursuant to Section 23 subsection 2 of the National Transportation Act.	Dismissed
May 16	App. filed by the Corp. of the Town of Sioux Lookout, Transport 2000 Canada and Mr. J. Rodriguez, M.P., for a review of certain portions of the R.T.C. Final Plan for Western Transcontinental Passenger-Train Service. Report & Order No. R-30914.	Implement off- service
May 16	App. by CN to discontinue their passenger-train services, Trains Nos. 675 and 676 between Capreol and Nakina. Report & Order No. R-30915.	Summer service Capreol-Horne
May 16	App. by CN to discontinue their passenger-train service, Trains Nos. 286 and 287 between Winnipeg and Sioux Lookout. Report & Order No. R-30916.	Granted
May 20	App. of CP Rail to abandon operation of the Nicola Spur (Princeton Subd.) from mile 1.0 to mile 7.3 in the Province of B.C. Report & Order No. R-30904.	Granted
May 28	App. by Transport 2000 (Que.) for review of RTC Order No. R-28953 concerning passenger-train services in Quebec and New Brunswick.	Granted and O modified
May 29	App. by Mr. L. Benjamin, M.P. for review of RTC Order No. R-28214 authorizing CN to abandon operation of Meskanaw Subd. from Thatch (mile 1.94) to Alvena (mile 71.64) Province of Saskatchewan, a distance of 69.70 miles. W.D. Decision.	Granted and O upheld
May 29	Implementation of the Halifax-Yarmouth Experimental Passenger-Train Service. Report.	
June 20	App. for review, RTC Order No. R-26840 authorizing CP Rail to abandon operation of Lenore Subd. from Forrest (mile 0.0) to Lenore (mile 41.3) a distance of 41.3 miles, Province of Manitoba. W.D. Decision.	Granted and O upheld
July 9	Report (Mr. J.A.D. Magee) reconsideration pursuant to Section 260 of the Railway Act re: discontinuance of passenger-train services (CP Rail between Hamilton and Welland; T.H. & B. between Hamilton and Welland; Conrail between Welland and Fort Erie (Buffalo)). Orders Nos. R-31299 dated Aug. 14/80 and R-31570 dated Nov. 6/80.	Granted

Date Rendered		Disposition
Aug. 13	App. by CN re: Sydney Servocentre, N.S. Report & Order No. R-31368 dated Aug. 28/80.	Granted in part
Aug. 20	VIA Rail Implementation Plan for experimental passenger-train service between Prince Albert and Regina. W.D. Report.	Granted
Aug. 25	App. by CP Rail to construct an additional track at grade across Montgomery Road at mile 8.35 Galt Subd. Decision & Order No. R-31401 dated Sept. 2/80.	Granted
Aug. 27	App. by Reverend Andrew Hogan, M.P. for review of Order No. R-29643 re: Final Plan for Eastern Transcontinental Passenger-Train Service. Decision & Order No. R-31378 dated Aug. 27/80.	Granted and Order upheld
Oct. 8	App. by CN to abandon the operation of Carlton Subd. mile 0.00 to mile 35.93 in the Province of Saskatchewan. W.D. Report and Order No. R-31538 dated Oct. 22/80.	Dismissed mile 0.00 to mile 27.8 Granted mile 27.8 to mile 35.9
Oct. 23	RTC jurisdiction in the matter of private siding rentals charged by railway companies. Decision.	No jurisdiction
Nov. 1	Decision under Section 328 of the Railway Act and review and revision of Uniform Classification of Accounts prescribed by RTC for use by railway companies.	
Nov. 13	App. by CP Rail to abandon the operation of McMorran Subd. mile 0.0 to mile 61.6 (Sask.) and the Matador Subd. mile 0.0 to 7.4. Decision & Order No. WDR-00047 dated Nov. 13/80.	Granted in part
Nov. 21	App. by the City of Winnipeg to construct a bridge (Sherbrook-McGregor overpass) over CP Rail marshalling yards in North Winnipeg. Decision & Order No. WDR-00049 dated Nov. 25/80.	Granted
Dec. 9	App. by B.C. Forest Products Ltd. et al pursuant to Section 23 of National Transportation Act. Decision & Order No. R-31684 dated Dec. 9/80.	Granted
Feb. 1980	Report of the Inquiry into the White Pass and Yukon Railway and other surface transportation services into and out of the Yukon. (Special Report).	

Appendix C

Railway Transport Committee

84 DISPOSITION OF APPLICATIONS RECEIVED BY SAFETY & SERVICES BRANCH

Type	No. Received	App
Anti Whistling	17	
Bulk Storage Facilities for Dangerous Commodities	95	10
Restricted Clearances	12	2
Fencing Exemptions	17	2
Agency Centralization	3	
Retirement of Stations	24	2
Abandonment — Non-Prairie Lines	6	
Abandonment — Other Trackage	46	3

*Includes approval of applications received prior to current year.

Appendix D

Railway Transport Committee

APPLICATIONS BEFORE THE COMMITTEE TO ABANDON OPERATIONS OF NON-PRAIRIE BRANCH LINES

85

Province	Railway	Subdivision	Between	Mileage	Status
Altd.	CN	Argentina	Placentina Jct.-Argentina	0.0-20.65	Pending
		Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	0.0-87.89	Pending
N.E.I.	CN	Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour	0.0-44.4	Pending MOT study
		Elmira Spur, H.B.	Harmony Jct.-Elmira	0.0-9.85	Pending MOT study
		Mile 50.2			
		Souris Sd.			
		Montague	Mount Stewart-Montague (including Georgetown Spur 4.8 miles)	0.0-25.61	Pending MOT study
N.B.	CN	Centreville	Valley-Centreville	0.0-27.72	Pending
	CN	Albert	Salisbury-Hillsboro	0.0-24.36	Pending
N.S.	CN	Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	18.50-81.80	Heard 15/09/80
		Inverness	Port Hastings-Inverness	0.0-55.64	Decision Pending
		Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	35.6-60.0	Heard 22/09/80
		Yarmouth	Pugwash Jct.-Scott Spur	16.49-71.43	Decision pending
			Liverpool-Yarmouth	0.92-136.6	Amended application pending
	CP Rail	Truro	Windsor-Truro	4.6-56.9	Heard 17 & 18/09/80
					Decision pending
					Notice of Intent 07/12/77
Quebec	CN	Mount Royal	Montreal-Mount Royal	0.0-4.32	Pending
		St. Jules	St. Thomas d'Aquin-Bellevue Jct.	3.50-31.35	Pending
		Grenville	St. Andre-Grenville	17.70-30.80	Pending
		Sorel	Yamaska-Pierreville	56.0-63.0	Notice of Intent 25/07/79
	CP Rail	Maniwaki	Laman-Maniwaki	3.0-80.7	Heard 10, 12 & 13/03/80
					Decision pending
		Ste. Agathe	St. Jerome-Ste. Agathe	13.6-44.4	Pending
		Ste. Agathe	Ste. Agathe-Mont Laurier	44.4-138.2	Pending
		Waltham	Wyman-Waltham	34.0-77.5	Pending
		St. Gabriel	St. Felix-St. Gabriel	17.8-27.8	Pending
Ontario	CP Rail	Walkerton	Saugeen-Walkerton	0.0-37.3	Pending
	CN	Haliburton	Lindsay-Haliburton	0.53-55.49	Heard 9, 10 & 11/09/80
					Decision pending
		Talbot	St. Thomas-Port Stanley	16.92-23.92	Pending
		Durham Spur	White's Jct.-Durham	0.0-25.72	Pending
		Drumbo	Paris-Tavistock	3.65-22.80	Proposed File
					Decision
		Beeton	Cheltenham-Beeton	33.90-58.75	Pending
		Marmora	Marmora-Lake St. Peter	61.30-140.37	Heard 22/07/80
					Decision pending
		Forest	Lucan-Sarnia	15.50-67.38	Notice of Intent 27/03/80
					Pending
		Kincardine	Listowel-Kincardine	1.41-57.82	Pending
B.C.	CN	Cowichan	Deerholme-Youbou	57.9-81.9	RTC Decision re: cost disclosure
					appealed by CN
		Tidewater	Deerholme-Cowichan Bay	0.0-6.12	To Federal Court
					Decision pending

Appendix E

Railway Transport Committee

86

APPLICATIONS BEFORE THE COMMITTEE FOR THE REMOVAL OF OTHER TRACKS

Province	Railway	Location	Subdivision	Mile	Designation
Nova Scotia	CN	Lunenburg	Chester	67.11	Spur
	CP Rail	Drummondville	Drummondville	1.39	Private Siding
Quebec	CP Rail	Montreal	Ind. spur		
	CP Rail	Montreal	Park Avenue	3.24	Private Siding
	CP Rail	Montreal	South Bank Branch	4.3	Private Siding
	CP Rail	Montreal	South Bank Branch	0.75	Private Siding
	CP Rail	Montreal	South Bank Branch	0.70	Private Siding
	CP Rail	Cookshire	Sherbrooke	47.38	Private Siding
	CP Rail	Sherbrooke	Sherbrooke	68.50	Private Siding
	CP Rail	Rigaud	M & O	16.42	Private Siding
	CP Rail	Montreal	Park Avenue	4.45	2 Private Sidings
	CP Rail	Ingersoll	St. Mary's	0.04	Siding
	CN	Cornwall	Kingston	69.36	Iroquois Industrial S
	CN	Cornwall	Cumberland Street	0.05-	Spur
			Spur	0.30	
	CN	Niagara Falls	Grimsby	3.51	Queenston Quarry S
	CP Rail	Kitchener	Ottawa St. Spur	0.18	Spur
Ontario	(Grand River)				
	CP Rail	Brampton	Orangeville	8.09	Spur
	CP Rail	Kitchener	Waterloo	15.33	Victoria Street
	(Grand River)				
	CP Rail	Saskatoon	Sutherland	113.01	Spur
	CP Rail	Saskatoon	Sutherland	113.5	Spur (A)
Saskatchewan	CP Rail	Saskatoon	Sutherland	113.5	Spur (B)
	CN	Regina	Regina Terminal	1.15	Industrial Spur
	CP Rail	Foam Lake	Wynyard	83.4	Spur
	CP Rail	Calgary	Laggan	0.68	BZ Lead
Alberta	CP Rail	Calgary			BY Lead
	CN	Edmonton	Wainwright	263.3	Wye
	CN	Edmonton	Edson	3.53	Loop Track
British Columbia	CP Rail	Armstrong	Okanagan	31.7	Spur
	CP Rail	Vancouver	Westminster Branch	1.79	Spur
	CP Rail	Vancouver	Westminster Branch	1.1	Spur
	CP Rail	Kelowna	Okanagan	79.7	Yard Tracks

Appendix F

Railway Transport Committee

APPLICATIONS TO ABANDON NON-PRAIRIE BRANCH LINES AND OTHER TRACKAGE APPROVED DURING THE YEAR

87

Order No.	Date	Type of Order
R-30203	Jan. 8	Approving the abandonment of the St. Lin Industrial Spur. CP Rail — Quebec.
R-30253	Jan. 16	Approving the abandonment of the Eganville Sd. from Payne (mile 0.0) to Douglas (mile 9.5). CP Rail — Ontario.
R-30258	Jan. 16	Authorizing CN to remove siding opposite mile 47.35 to mile 47.52 Forest Sd., Ontario.
R-30211	Jan. 23	Approving (A) the abandonment of the Temiscaming Sd. from mile 106.5 to mile 116.9. (B) the continuance of operation between mile 47.9 and mile 106.5. (C) the continuance of operation of the Ville Marie Sd. between mile 0.0 and mile 7.7. CP Rail — Quebec.
R-30288	Jan. 28	Approving the abandonment of the Wiarton Spur between mileages 0.0 and 9.53. CN — Ontario.
R-30343	Feb. 5	Approving the abandonment of that portion of the L.E.&N. between mileages 43.33 and 44.32 Simcoe Sd. including inter-change track between mileage 44.21 and mileage 6.2 of CN Simcoe Spur, Ontario.
R-30438	Feb. 25	Approving the abandonment of CN's McGill Street Team Tracks off mile 1.81 Montreal Sd., Montreal, Quebec.
R-30440	Feb. 25	Approving the abandonment of CP Rail spur track opposite mileage 1.34 Carberry Sd., Winnipeg, Manitoba.
R-30453	Feb. 26	Approving the removal of CN's Lambton Spur between mileage 0.23 and mileage 0.75, Toronto, Ontario.
R-30497	March 3	Approving the abandonment of siding, Township of McDougall, Ontario, mile 29.40 Parry Sound Sd. CP Rail.
R-30514	March 3	Approving the abandonment of spur tracks in Toronto, Ontario, off mile 3.62 Galt Sd. CP Rail.
R-30576	March 17	Approving the abandonment of trackage at Saskatoon, Saskatchewan, off mile 1.9 Wilkie Sd. CP Rail.
R-30741	April 18	Application to abandon the Temiscouta Sd. dismissed.
R-30690WD	April 28	Approving the abandonment of spur track, in Saskatoon, Saskatchewan, off mile 0.27 Wilkie Sd. CP Rail.
R-30904	May 20	Approving the abandonment of the Nicola Spur (mileage 1.0 to mileage 7.3). CP Rail — B.C.
R-30913	May 20	Approving the abandonment of Spur Track (E-24A) off E-Lead, opposite mile 0.28 Carberry Sd. CP Rail — Winnipeg, Manitoba.
R-30921	May 21	Approving the abandonment of the CP Rail Kingston Sd. between mileages 101.3 and 103.26, Kingston, Ontario.
R-30923	May 21	Approving the abandonment of the CP Rail Staynerville Spur between mileages 0.3 and 2.1 at Staynerville, Quebec.
R-30933	May 23	Approving the abandonment of CN Longue Pointe Spur between mileages 9.87 and 10.49 at Montreal, Quebec.
R-30941	May 28	Approving the abandonment of spur off the L-yard Lead opposite mile 1.25 Carberry Sd. CP Rail — Winnipeg, Manitoba.
R-30942	May 28	Approving the abandonment of the spur off the E-Lead opposite mile 0.52 Carberry Sd. CP Rail — Winnipeg, Manitoba.
R-30943	May 28	Approving the abandonment of spur off mile 0.61 L-Lead opposite mile 1.25 Carberry Sd. CP Rail — Winnipeg, Manitoba.
R-30944	May 28	Approving the abandonment of spur off the B-Lead opposite mileage 124.99 Keewatin Sd. CP Rail — Winnipeg, Manitoba.
R-30948	May 28	Approving the abandonment of spur off mile 0.15 L-31 Lead opposite mile 1.25 Carberry Sd. CP Rail — Winnipeg, Manitoba.
R-30963	May 29	Approving the abandonment of spur off O-Lead opposite mile 1.15 Carberry Sd. CP Rail — Winnipeg, Manitoba.
R-31052	June 20	Approving the abandonment of siding at Toronto, Ontario, off mile 1.88 Galt Sd. CP Rail.

Order No.	Date	Type of Order
R-31053	June 20	Approving the abandonment of spur near Brampton, Ontario, off mile 8.8 Orangeville Sd. CP Rail.
R-31104	July 7	Approving the abandonment of siding facilities at Montreal, Quebec, off mile 4.78 Park Avenue Sd. CP Rail.
R-31105	July 7	Approving the abandonment of siding facilities at Outremont, Quebec, off mile 49.78 Adirondack Sd. CP Rail.
R-33106	July 7	Approving the abandonment of siding at Mount Royal, Quebec, off mile 46.3 Adirondack Sd. CP Rail.
R-31111	July 7	Approving the abandonment of siding at Kitchener, Ontario, off mile 13.18 Waterloo Sd. CP Rail
R-31112	July 7	Approving the abandonment of siding at Kingston, Nova Scotia, off mile 2 Kentville Sd. DAR.
R-31127	July 8	Approving the abandonment of siding at Belleville City Branch Spur and the Belleville South Spur, Belleville, Ontario, CN.
R-31354	Aug. 22	Approving the abandonment of trackage at mile 49.1 Halifax Sd. DAR at Wolfville, Nova Scotia.
R-31361	Aug. 21	Section 2 and 3 of Order R-30741 authorizing repairs to the Temiscouata Sd. are stayed until Oct. 21/80.
R-31395	Sept. 2	Approving the abandonment of Coca Cola Lead, CN, Toronto, Ontario off mile 322.12 Kingston Sd.
R-31405	Sept. 5	Approving the abandonment of two spur tracks at mileages 2.76 and 2.78 Scarborough to Industrial Spur, Borough of Scarborough Ontario, CP Rail.
R-31445	Sept. 22	Approving the abandonment of the south wye track of CP Rail at Hanover, Ontario, mile 27.5 Walkerton Sd.
R-31446	Sept. 22	Approving the abandonment of siding at mile 5.8 Marpole Branch, V.L.I., Vancouver, British Columbia.
R-31447	Sept. 22	Approving the abandonment of siding of CP Rail off mile 2.94 South Bank Br., Montreal, Quebec.
R-31475	Sept. 25	Approving the abandonment of spur off mile 1.02 "L" Lead of CP Rail at Winnipeg, Manitoba.
R-31483	Oct. 1	Extension of time to Sept. 30/80 to comply with Section 3 of Order R-31361 dated Aug. 21, 1980.
R-31515	Oct. 20	Approving the abandonment of spur track at mile 0.14 Digby Wharf Spur off mile 20.03 Yarmouth Sd. DAR at Digby, Nova Scotia.
R-31516	Oct. 20	Approving the abandonment of the Digby Wharf Spur, off mile 20.03 Yarmouth Sd. DAR at Digby, Nova Scotia.
R-31517	Oct. 20	Sections 2 and 3 of Order R-30741 dated April 18/80 are stayed pending decision of Federal Court of Appeal concerning the said Order. (Temiscouata Sd.)
R-31593	Nov. 13	Approving the abandonment of spur track off mile 48.47 Peace River Sd., N.A.R., Peace River, Alberta.

Appendix G

Railway Transport Committee

PASSENGER-TRAIN SERVICES DECISIONS/ORDERS, SECTION 260(8) OF THE RAILWAY ACT

89

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision*
Canadian National				
Quebec-La Malbaie-Clermont	03/05/71	24/03/77	R-24581	Discontinued effective 01/05/77.
Montreal-Gaspé: Quebec-Moncton	29/12/70	28/06/79 28/05/80 28/06/79	R-28953 R-30964 R-28954	Quebec-Edmundston segment discontinued effective 28/10/79. RDC's to replace conventional equipment on Matapedia-Gaspé segment.
Montreal-Halifax/Sydney	29/12/70	June/79	Final Plan	Frequency of Montreal-Campbellton service reduced from twice to once daily; daily daytime return services inaugurated between Mont-Joli and Montreal and between Campbellton and Moncton effective 29/10/79.
Sydney-Truro-Halifax	29/12/70	June/79	Final Plan	—
Toronto-Kingston	03/08/71	18/11/77	R-25782	—
Montreal/Quebec-Chicoutimi	27/10/69	29/12/78	R-28150	Montreal-Chicoutimi service changed to daytime schedule effective 01/06/79; Quebec-Chicoutimi service terminated at Chambord. Chambord-Dolbeau connecting bus service to be substituted for rail. Limoilou-Rivière-à-Pierre discontinued effective 28/01/79.
Quebec-Cochrane/Noranda	27/10/69	26/04/79 27/09/79	R-28795 R-29651	Institute Rail Diesel Car service between Senneterre and Cochrane; Discontinue rail service and substitute bus service between Senneterre and Val D'Or and Noranda discontinued effective 28/10/79.
Montreal-Sherbrooke-Coaticook	03/05/71	28/06/79	R-28952	Montreal-Sherbrooke segment ordered continued; Sherbrooke-Coaticook segment discontinued effective 18/12/77.
Ottawa-Bellevalle	03/05/71	18/11/77	R-25782	—
Richmond-Lyster-Quebec	03/05/71	16/07/79	R-29285	Discontinued effective 15/8/79.
Toronto-Stratford	03/08/71	18/11/77	R-25782	—
Toronto-North Bay-Kapuskasing	27/10/69	07/09/78	R-25382	—
Toronto-Niagara Falls	03/08/71	18/11/77	R-25782	—
Winnipeg-Thompson-Churchill	27/10/69	22/12/77	R-25988	—
Edmonton-Drumheller	27/10/69	21/03/77	R-24501	—
Edmonton-N. Battleford	03/05/71	21/04/77	R-24504	Discontinued effective 24/05/77.
Wapre-Pr. George-Pr. Rupert	27/10/69	21/03/77	R-24508	—
Montreal/Toronto-Vancouver	29/12/70	Oct./77	Final Plan	The two western transcontinental services were consolidated into one, with additional service over certain segments.
Dux Montagnes-Grenville	03/05/71	11/12/75	R-21902	Discontinued effective 10/01/76.
Moncton-Saint John	27/10/69	June/79	Final Plan	Service extended beyond Moncton to Halifax.
Winnipeg-Thunder Bay North	20/12/66	21/03/77	R-24505	Discontinued effective 31/07/77.
Saskatoon-The Pas	15/09/67	20/05/80	R-30574WD	Discontinued effective 27/04/80.
Edmonton-Grand Centre	23/02/66	21/03/77	R-24503	Discontinued effective 21/04/77.
Toronto-Stouffville	27/10/69	31/05/76	R-22891	—
Ottawa-Brockville/Toronto	03/05/71	18/11/77	R-25782	—

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision *
Regina-Saskatoon-Pr. Albert	03/05/71	08/11/79	R-29855	Institute improved daily serv experimental basis for one-ye period.
Pr. Albert-Hudson Bay	03/05/71	21/03/77	R-24507	Discontinued effective 21/04/
Latuque-Parent	27/10/69	—	—	Withdrawn from service effe 31/10/71.
Parent-Senneterre	27/10/69	—	—	Withdrawn from service effe 31/10/71.
Bishop's Falls-Corner Brook	No application for discontinuance received for these services.			
St. John's Bridge Jct-Carbonear				
Clareville-Bonavista	03/05/71	22/12/77	R-25988	—
Hearst-Nakina	03/05/71	27/03/80	R-30598	Discontinued effective 27/04/
Hornepayne-Manitouwadge	03/05/71	21/03/77	R-24506	Discontinued effective 21/04/
Dauphin-Winnipegosis	27/10/69	22/12/77	R-25988	—
Wabowden-Gillam-Churchill	03/05/71	22/12/77	R-25988	—
Sioux Lookout-Thunder Bay N.	03/05/71	16/05/79	R-28915	Discontinued effective 16/06/
Flin Flon-Osborne Lake	03/05/71	22/12/77	R-25988	—
The Pas-Lynn Lake	27/10/69	27/12/77	R-25988	Withdrawn from service effe 23/07/77.
McBride-Prince George	03/08/71	18/11/77	R-25782	—
Toronto-London-Sarnia	03/08/71	18/11/77	R-25782	—
Montreal-Quebec	03/08/71	18/11/77	R-25782	—
Montreal-Brockville-Toronto	03/08/71	18/11/77	R-25782	—
Toronto-Windsor	03/08/71	18/11/77	R-25782	—
Montreal-Ottawa	03/08/71	18/11/77	R-25782	—
Winnipeg-Farlane	13/02/74	26/09/73	R-17335	Not declared uneconomic; no ment has been made.
Toronto-Guelph	27/10/69	30/09/75	R-21396	Discontinued effective 14/11/
Toronto-Barrie	—	26/02/76	R-22346	Service ordered into existen RTC.
Toronto-Palmerston-Owen Sound	17/12/69	30/09/70	R-9827	Discontinued effective 01/11/
Palmerston-Southampton	17/12/69	30/09/70	R-9827	Discontinued effective 01/11/
Stratford-Kincardine	17/12/69	30/09/70	R-9827	Discontinued effective 01/11/
Stratford-Goderich	17/12/69	30/09/70	R-9827	Discontinued effective 01/11/

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision*
CP Rail				
Halifax-Yarmouth	31/10/69	08/11/79	R-29856	Institute an improved daily service on experimental basis for one-year period.
Montreal-Saint John	31/10/69	June/79	Final Plan	Service re-routed via St. Hyacinthe to Sherbrooke & extended beyond Saint John via Moncton to Halifax.
Montreal-Quebec	31/10/69	18/11/77	R-25782	—
Montreal-Labelle/Mont Laurier	31/10/69	07/08/79	R-29407	Experimental service between Montreal-Labelle made permanent.
Montreal-Ottawa (N.S.)	31/10/69	18/11/77	R-25782	—
Montreal/Toronto-Vancouver	31/10/69	Oct./77	Final Plan	The two western transcontinental services were consolidated into one, with additional service over certain segments.
Toronto-Peterboro-Havelock	31/10/69	31/05/76	R-22892	—
Toronto-Hamilton*	31/10/69	14/08/80	R-31299	Ordered discontinued; stayed by Review Committee
Sudbury-White River	31/10/69	03/07/80	R-31079	Local trains discontinued during off-peak; transcon to do local stops.
Sudbury-White River	31/10/69	03/07/80	R-31079	Discontinued effective 24/05/77.
Sudbury-Sault Ste. Marie	31/10/69	21/03/77	R-24502	—
Calgary-Edmonton	31/10/69	31/05/76	R-22893	Discontinued effective 03/07/71.
Calgary-Lethbridge	31/10/69	31/05/71	R-11825	Discontinued effective 03/07/71
Lethbridge-Medicine Hat	31/10/69	31/05/71	R-11825	Discontinued effective 01/11/70.
Toronto-Owen Sound	31/10/69	30/09/70	R-9827	Reversed RTC decision to discontinue the service.
Victoria-Courtenay	11/09/74	22/11/78	Review Committee 1978-5	Discontinued effective 28/10/79.
Windsor-Truro	11/10/73	27/09/79	R-29649	Not declared uneconomic; removed from R-6751 as a passenger-train service.
Montreal-Farnham	07/06/76	29/05/80	R-30934	Discontinued effective 28/10/79.
Ontario Northland Railway				
Sault Ste. Marie-Noranda	18/11/68	27/09/79	R-29654	Discontinued effective 28/10/79.
Toronto, Hamilton and Buffalo Railway				
Hamilton-Welland*	27/03/72	14/08/80	R-31299	Ordered discontinued; stayed by Review Committee.
CNRAIL				
Welland-Fort-Erie*	04/04/72	14/08/80	R-31299	Ordered discontinued; stayed by Review Committee.
Aloma Central Railway				
Sault Ste. Marie-Hurst	01/10/76	13/12/77	R-25961	—
Northern Alberta Railway				
Edmonton-Dawson Creek	10/06/68	11/04/74	R-18508	Discontinued effective 01/06/74.

*A services listed have
 b. n declared uneconomic
 a. l, ordered not to be dis-
 c. t. nued. Revised October
 2 1980

Appendix H

Railway Transport Committee

92 ACCIDENTS (PRELIMINARY STATISTICS 1980)

Derailements of trains and heavy equipment	300
Derailements of track motor cars etc.	23
Total	<u>323</u>

Collisions involving trains & heavy equipment only	93
Collisions involving track motor cars (with train or other)	38
Total	<u>131</u>

Crossing Accidents	Total	<u>755</u>
---------------------------	--------------	-------------------

Accidents involving Dangerous Commodities

Derailements	63
Collisions	39
Crossing accidents	10
Other incidents	104
Total	<u>216</u>

Note: The above data are known to be incomplete and are to be treated as preliminary only, subject to almost certain revision in accordance with receipt of late advices and cancellations.

Appendix I

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS TO ELIGIBLE COMPANIES IN RESPECT OF YEAR 1979

93

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1980
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 34,142,759	\$ 15,932,950
Section 258 (Protected Branch Lines)	154,595,018	106,467,486
Section 261 (Passenger-Train Services) ²	41,459,846	33,040,127
Section 272 (Eastern Rates)	27,704,436	27,704,436
Total	<u>\$257,902,059</u>	<u>\$183,144,999</u>

The date of Claims for Actual Losses by the railway company is footnoted in the following tables. Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed and correspond with payments shown at 80% of certified actual loss. In previous Annual Reports, amount of actual loss claimed was shown at 100%.

Note: The difference exhibited above does not represent amounts payable to the railways as it represents allowances made by the RTC on over-claims, ineligible claims, and amounts held back pending final verification.

Appendix J

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS TO CANADIAN NATIONAL RAILWAYS IN RESPECT OF YEAR 1979

94

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payment Dec. 31
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 21,611,820	\$ 8,023,766
Section 258 (Protected Branch Lines)	60,198,766	44,380,000
Section 261 (Passenger-Train Services) ²	34,378,026	28,917,000
Section 272 (Eastern Rates)	15,589,911	15,589,911
Total	<u>\$131,778,523</u>	<u>\$ 96,910,677</u>

¹The date of Claims for Actual Losses by the railway company is footnoted in the following tables.

²Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80% of certified actual loss. In previous Annual Reports, amount of actual loss claimed was shown at 100%.

Appendix K

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS TO CANADIAN PACIFIC LIMITED IN RESPECT OF YEAR 1979

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payment Dec. 31
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 12,530,939	\$ 7,910,000
Section 258 (Protected Branch Lines)	85,457,230	57,480,000
Section 261 (Passenger-Train Services) ²	4,730,847	2,440,000
Section 272 (Eastern Rates)	12,114,525	12,114,525
Total	<u>\$114,833,541</u>	<u>\$ 79,944,525</u>

¹The date of Claims for Actual Losses by the railway company is footnoted in the following tables.

²Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80% of certified actual loss. In previous Annual Reports, amount of actual loss claimed was shown at 100%.

Appendix L

Railway Transport Committee

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1979

SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

95

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1980
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 191,938	\$ Nil ²
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	455,793	Nil ²
Prince Edward Island			
3. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (incl. Georgetown Spur)	130,018 ³	Nil ²
1. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	306,577	Nil ²
1. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	130,342	Nil ²
Nova Scotia			
1. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	64,857	45,461
1. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	180,070	Nil ²
1. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	338,511	Nil ²
1. Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	51,763	Nil ²
1. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	994,062	Nil ²
Quebec			
1. Drummondville (Deschaillons Spur)	Villeroi-Parisville	19,434 ⁴	Nil
1. Montfort (Grenville Spur)	St. Andrews-Grenville	6,821 ³	Nil ²
1. Mount Royal	Montreal-Mount Royal	6,574,192	Nil ²
1. Rouyn	Taschereau-Lac Dufault	69,653 ⁴	23,538
1. St. Jules	St. Hyacinthe-Bellevue Jct.	16,234 ³	Nil ²
1. Temiscouata ⁵	Rivière-du-Loup-Edmundston East	383,613 ⁶	Nil
Ontario			
1. Bala (Sutton Spur)	Zephyr-Sutton	6,138 ⁴	4,619
1. Drumbo	Paris Jct.-Tavistock	43,639 ³	Nil ²
1. Haliburton	Lindsay-Haliburton	233,575 ³	Nil ²
2. Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct.-Durham	55,805 ³	Nil ²
2. Owen Sound (Wiarton Spur)	Park Head-Wiarton	9,696	1,976
2. Penetang	North Colwell-Hendrie	21,396	4,673
2. Talbot	St. Thomas-Port Stanley	15,387 ³	Nil ²
Manitoba			
24. Hartney ⁷	Belmont-Elgin	191,108	152,457
25. Inwood ⁷	Grosse Isle-Fisher Branch	188,753	126,501
26. Inwood	Fisher Branch-Hodgson	28,556	6,487
27. Miami ⁷	Morris-Somerses	240,494	184,924
28. Miami ⁷	Somerses-Belmont	233,635	178,373
29. Neepawa ⁷	Neepawa-Rossburn Jct.	66,940	26,579
30. Neepawa	Rossburn Jct.-Neepawa Jct.	152,270 ⁴	106,175
31. Oakland ⁷	Delta Jct.-Amaranth	112,255	82,173
32. Ridgeville ⁷	Ridgeville-Fredensthal	8,565	5,929
33. Ridgeville ⁷	Fredensthal-B.N. Jct.	28,634	24,324
34. Rossburn ⁷	Rossburn Jct.-Russell	518,967	451,247
35. Ste. Rose ⁷	Ochre River-Ste. Rose	22,940	18,490
36. Ste. Rose ⁷	Ste. Rose-Rorketon	73,802	56,958
37. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	156,306	124,751
38. Winnipegosis ⁷	Sifton Jct.-Winnipegosis	91,325	78,041

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payme Dec. 31
Saskatchewan			
39. Acadia Valley ^{7,8}	Eyre Jct.-Acadia Valley	157,647	141
40. Amiens	Amiens Jct.-Spiritwood	257,879	185
41. Avonlea ⁷	Parry-Avonlea	223,266	188
42. Bengough ⁷	Bengough Jct.-Willowbunch	662,215	309
43. Bodo ^{7,8}	Unity-Bodo	452,289	379
44. Carlton ⁷	Dalmeny-Carlton	222,075	169
45. Central Butte ⁷	Moose Jaw Jct.-Mawer	226,960	176
46. Central Butte ⁷	Mawer-Central Butte	81,332	60
47. Chelan ⁷	Reserve-Porcupine Plain	189,155	149
48. Corning ⁷	Peebles-Corning	77,543	61
49. Corning ⁷	Corning-Handsworth	44,812	34
50. Cudworth ⁷	Meacham-Totzke	77,517	60
51. Cudworth ⁷	Domremy-St. Louis	55,483	44
52. Cudworth ⁷	St. Louis-Cudworth Jct.	123,270	109
53. Dodsland ⁷	Biggar-Dodsland	274,405	229
54. Dodsland ⁷	Dodsland-Dewar Lake	338,903	283
55. Erwood ⁹	Baden-Hudson Bay	300,185	48
56. Goodwater	Radville Jct.-Goodwater	358,459	225
57. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	205,066	136
58. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	291,340	248
59. Gravelbourg	Tyson-Neidpath	230,039	204
60. Main Centre	Main Centre Jct.-Main Centre	442,357	339
61. Meskanaw	Thatch-Yellow Creek	495,975	391
62. Meskanaw	Yellow Creek-Wakaw	114,252	21
63. Meskanaw	Wakaw-Alvena	250,649	189
64. Porter ⁷	Oban Jct.-Cando	126,254	109
65. Preeceville ⁷	Preeceville-Kelvington	167,552	153
66. Rhein	Ross Jct.-Hamton	51,065	6
67. Riverhurst ⁷	Central Butte-Riverhurst	164,004	121
68. Robinhood	Glaslyn-Fairholme	28,930 ⁴	21
69. Tonkin ⁷	MacNutt-Wroxton	152,183	126
70. Tonkin	Wroxton-Tonkin	84,542 ⁴	67
71. Tonkin	Tonkin-Fonehill Jct.	26,965	4
72. Tonkin	Fonehill Jct.-Willowbrook	162,137	124
73. Tonkin	Willowbrook-Jedburgh	23,338 ⁴	12
74. Weyburn ⁷	Talmage-Weyburn	8,305	1
75. White Bear ⁷	Eston-Lacadena	178,809	159
76. White Bear ⁷	Lacadena-White Bear	94,622	80
Alberta			
77. Coronado ⁷	Lindbergh-Heinsburg	25,240	15
78. Dodsland	Dewar Lake-Sedalia	257,782 ⁴	203
79. Endiang ⁷	Endiang Jct.-Byemoor	135,544	115
80. Haight	Vegreville Jct.-Inland	38,058 ⁴	34
81. Rosedale	Rosedale-East Coulee	913	Nil
-Bullpound Joint Section			
82. Stettler ⁷	Ferlow Jct.-Donalda	219,629	140
83. Stettler ⁷	Donalda-Dinosaur	493,793	335

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1980
British Columbia			
4. Cowichan (Saanich Spur)	M. 0.00-M. 1.37	52,941	42,906
5. Cowichan	Leechtown-Deerholme	128,454 ⁴	52,777
6. Cowichan	Deerholme-Youbou	423,623	Nil ²
-Tidewater	Deerholme-Cowichan Bay		
	Total	<u>\$21,611,820</u>	<u>\$8,022,739</u>

¹As filed April 11, 1980.

²Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "ineconomic". No determination has been made for this line.

³Few application therefore the only claimed for portion of year.

⁴Abandonment authorized during 1979 therefore line fully claimed for portion of year.

⁵Minor portion of this line in New Brunswick.

⁶Abandonment application dismissed April 18, 1980.

⁷Protected from January 1 to July 25, 1979. Protected from July 26 to December 31, 1979 and claimed under Section 258 for that period.

⁸Minor portion of this line in Alberta.

⁹Minor portion of this line in Manitoba.

Appendix M

Railway Transport Committee

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1979

SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)

98

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Paymen Dec. 31
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	\$ 364,259	\$ 28
2. Carman	Carman-Graysville	47,598	3
3. Cowan	North Jct.-Swan River	875,951	24
4. Erwood	Swan River-Birch River	970,751	Ni
5. Erwood	Birch River-Novra	54,514	Ni
6. Hartney ²	Belmont-Elgin	258,077	21
7. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	2,892,181	2,08
8. Inwood ²	Grosse Isle-Fisher Branch	144,073	9
9. Miami ²	Morris-Somerset	324,770	25
10. Miami ²	Somerset-Belmont	315,508	24
11. Neepawa ²	Neepawa-Rosburn Jct.	90,397	3
12. Oakland ²	Delta Jct.-Amaranth	151,591	11
13. Ridgeville ²	Ridgeville-Fredensthal	6,537	
14. Ridgeville ²	Fredensthal-B.N. Jct.	34,801	3
15. Rosburn ²	Rosburn Jct.-Russell	700,827	62
16. Ste. Rose ²	Ochre River-Ste. Rose	45,307	3
17. Ste. Rose ²	Ste. Rose-Rorketon	56,332	4
18. Winnipegosis ²	Sifton Jct.-Winnipegosis	69,707	5
Saskatchewan			
19. Acadia Valley ^{2,3}	Eyre Jct.-Acadia Valley	212,890	19
20. Amiens	Spiritwood-England	512,833	42
21. Arborfield	Crane-Arborfield	485,793	36
22. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	5,316	4
23. Avonlea ²	Parry-Avonlea	170,416	14
24. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	887,176	69
25. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	340,016	29
26. Bengough ²	Bengough Jct.-Willowbunch	505,459	43
27. Big River	Shellbrook-Big River	863,799	76
28. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	816,435	74
29. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	1,684,060	1,34
30. Bodo ^{2,3}	Unity-Bodo	345,225	29
31. Bolney	Spruce Lake Jct.-Paradise Hill	280,933	24
32. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	1,569,645	1,31
33. Carlton ²	Dalmeny-Carlton	169,507	14
34. Central Butte ²	Moose Jaw Jct.-Mawer	173,236	15
35. Central Butte ²	Mawer-Central Butte	109,833	15
36. Chelan ²	Reserve-Porcupine Plain	255,441	21
37. Chelan	Porcupine Plain-Crooked River	572,408	47
38. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	674,888	56
39. Conquest	Dunblane-Beechy	1,057,646	81
40. Corning ²	Peebles-Corning	104,716	8
41. Corning ²	Corning-Handsworth	34,205	3
42. Cromer	Maryfield-Kipling	859,699	6
43. Cudworth ²	Meacham-Totzke	104,681	13
44. Cudworth	Totzke-Domremy	1,183,317	1,03
45. Cudworth ²	Domremy-St. Louis	74,926	13
46. Cudworth ²	St. Louis-Cudworth Jct.	94,090	18
47. Dodsland ²	Biggar-Dodsland	209,449	17
48. Dodsland ²	Dodsland-Dewar Lake	457,664	37
49. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	2,975,916	2,73
50. Glenavon	Kipling-McCallum	1,519,554	1,27
51. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	967,065	89
52. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	237,571	18

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1980
3. Lampman	Maryfield-Estevan	740,797	248,338
4. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	2,314,598	2,049,596
5. Mantario	Glidden-Alsask	1,329,399	1,167,575
6. Meskanaw	Melfort-Thatch	10,485	1,713
7. Northgate	Northgate-Lampman	151,128	Nil
8. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	395,784	360,772
9. Porter ²	Oban Jct.-Cando	96,367	82,099
10. Preeceville ⁴	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	1,821,857	1,485,239
1. Preeceville	Lilian-Preeceville	133,962	124,177
2. Preeceville ²	Preeceville-Kelvington	330,915	311,785
3. Rhein	Hamton-Wroxton	518,809	464,029
4. Riverhurst ²	Central Butte-Riverhurst	125,181	90,332
5. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	1,136,540	923,397
6. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	2,111,983	1,352,199
7. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	1,320,323	1,158,924
8. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	4,474,802	3,254,905
9. Tonkin ²	MacNutt-Wroxton	205,513	177,607
10. Turtleford	N. Battleford-St. Walburg	1,997,990	1,713,317
1. Weyburn ²	Talmage-Weyburn	42,331	17,443
2. Weyburn	Weyburn-Radville	681,085	579,513
3. White Bear ²	Eston-Lacadena	241,469	223,330
4. White Bear ²	Lacadena-White Bear	72,224	60,023
Alberta			
7. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	826,436	418,190
7. Alliance	Forestburg-Alliance	510,157	468,957
7. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	1,234,076	1,086,413
7. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	874,679	681,466
7. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	1,711,485	1,124,197
8. Coronado	Abilene Jct.-Elk Point	759,479	462,410
8. Coronado ²	Lindbergh-Heinsburg	51,791	38,021
8. Demay	Camrose Jct.-Ryley	118,404	82,211
8. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	2,606,876	326,201
8. Endiang ²	Endiang Jct.-Byemoor	183,042	159,949
8. Oyen	Kindersley-Hanna	2,315,340	1,371,004
8. Stettler ²	Ferlow Jct.-Donalda	167,639	103,234
8. Stettler ²	Donalda-Dinosaur	666,831	496,740
Total		<u>\$60,198,766</u>	<u>\$44,380,412</u>

¹Filed April 11, 1980.

²Protected from July 26 to December 31, 1979. Unprotected from January 1 to July 25, 1979 and claimed under Section 256 for that period.

³For portion of this line in Alberta.

⁴For portion of this line in Manitoba.

Appendix N

Railway Transport Committee

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1979 SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

100

Passenger-Train Service ¹	80% of Actual Loss Claimed ²
1. Montreal-Gaspe; Quebec-Moncton	\$ 2,026,755
2. Montreal-Halifax/Sydney	7,473,784
3. Sydney-Truro-Halifax	504,170
4. Toronto-Kingston	396,414
5. Montreal/Quebec-Chicoutimi	1,132,001
6. Quebec-Cochrane-Noranda	1,296,872
7. Montreal-Sherbrooke	271,325
8. Ottawa-Belleville-Toronto	256,326
9. Toronto-Stratford	253,442
10. Toronto-North Bay-Kapuskasing	832,986
11. Toronto-Niagara Falls	525,578
12. Winnipeg-Thompson/Churchill	1,936,286
13. Edmonton-Drumheller	177,860
14. Jasper-Prince George-Prince Rupert	1,099,154
15. Toronto-Barrie; Winnipeg-Sioux Lookout	176,782
16. Moncton-Saint John	357,489
17. Saskatoon-The Pas	151,873
18. Toronto-Stouffville	201,273
19. Ottawa-Brockville-Toronto	1,338,497
20. Regina-Saskatoon-Prince Albert	254,516
21. Hearst-Nakina	16,083
22. Hornepayne-Manitouowadge	6,994
23. Wabowden-Gillam-Churchill	7,238
24. Sioux Lookout-Thunder Bay North	30,323
25. Flin Flon-Osborne Lake	15,604
26. The Pas-Lynn Lake	47,006
27. Toronto-London-Sarnia	2,495,230
28. Montreal-Quebec	1,015,990
29. Montreal-Brockville-Toronto	4,111,458
30. Toronto-Windsor	2,550,426
31. Montreal-Ottawa	1,585,981
32. Toronto-North Bay ("Northlander")	1,832,510
Total	<u>\$34,378,026</u>

80% of A
Loss Cer
Payment
Dec. 31,

\$28,917

¹VIA Rail Canada assumed responsibility for all services, except Toronto-North Bay ("Northlander"), effective April 1, 1980.

²80% of claims for actual loss as filed June 25, 1980. In previous Annual Reports, the amount of actual loss claimed was shown at 100%.

³Analysis of the above claims is not yet complete. Therefore, the payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1979, filed January 11, 1979, and processed in total only, in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.

Persons desiring payment information by service should write to:

Information Services
Canadian Transport
Commission
Ottawa, Ontario
K1A 0N9

This information will then be forwarded as soon as it becomes available.

Appendix O

Railway Transport Committee

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1979

SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

101

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1980 ²
New Brunswick			
1. Shore Line	Lepreau-St. George	\$ 84,020	\$ 87,072
Quebec			
2. Maniwaki	Laman-Maniwaki	469,133	Nil ³
3. Piles	Cap de la Madeleine-Garneau	35,977 ⁴	16,230
4. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Courcelles	351,212	Nil ⁵
5. Q.C.R. Tring	Courcelles-Megantic	56,808	Nil ⁵
6. Ste. Agathe	Ste. Agathe-Mont-Laurier	965,258	Nil ³
7. Temiscaming -Ville Marie	Gendreau-Angliers Gaboury-Ville Marie	453,742	331,820
Ontario			
3. Eganville	Payne-Douglas	45,189	15,497
9. Walkerton	Saugeen-Walkerton	20,048 ⁴	Nil ³
Manitoba			
1. Lenore	Forrest-Lenore	412,358	254,175
1. Lyleton ⁶	Deloraine-Dalny	218,428	183,063
2. Miniota	Brandon-Crandall (incl. Rapid City Spur)	821,524	583,037
2. Miniota	Crandall-Miniota	42,253 ⁷	7,289
1. Snowflake	Wood Bay-Snowflake	198,747	154,185
Saskatchewan			
1. Amulet ⁶	Crane Valley-Cardross	68,306	47,041
1. Asquith	Urban-Sonningdale	409,152	377,436
1. Bromhead ⁶	Gladmar-Minton	147,864	91,361
1. Colonsay ⁶	Dilke-Holdfast	127,134	103,706
1. Colonsay	Amazon-Colonsay	215,750	106,837
2. Colony ⁶	Rockglen-Killdeer	178,544	79,306
2. Dunelm ⁶	Player-Simmie	299,240	163,110
2. Fife Lake ⁶	Coronach-Big Beaver	266,926	160,684
2. Kelfield ⁶	Brass-Kelfield	288,819	236,823
2. Matador ⁶	Gunnworth-Wartime	30,883	11,966
2. Matador	Kyle-Matador	32,853	7,506
2. McMorran ⁶	Milden-McMorran	331,127	187,177
2. Melfort ⁶	Lanigan-Watson	239,335	260,038
2. Melfort ⁶	Lac Vert-Gronlid	790,310	1,188,419
2. Pennant ⁶	Wickett-Verlo	304,504	248,882
3. Shamrock	Archive-Hak	1,757,023	1,320,303
3. Wishart ⁶	Foam Lake-Wishart	273,461	191,155

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payme Dec. 31
Alberta			
32. Alberta Central ⁶	Forth-Otway	371,883	143
33. Cardston	Cardston-Glenwood	226,121	139
34. Furness ⁶	Epping-Paradise Valley	332,232	236
35. Langdon ⁶	Cosway-East Coulee	539,209	272
36. Langdon	Kirkpatrick-East Coulee	83,769 ^a	53
37. Rosemary	Rosemary-Gem	108,481	24
38. Strathmore ⁶	Gleichen-Langdon	231,267	111
39. Vegreville	Warwick-Willingdon	130,091 ⁷	70
British Columbia			
40. Carmi	Midway-Penticton	89,540 ⁷	23
41. Kaslo	Denver Canyon-Nakusp	460,551	402
42. Princeton (Nicola Spur)	Merritt-Nicola	21,867	16
Total		<u>\$12,530,939</u>	<u>\$7,910</u>

¹As filed December 2, 1980.

²All payments based on claims for actual loss as filed February 20, 1980. No payment adjustments processed by December 31, 1980, based on (1) above.

³Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.

⁴New application therefore line only claimed for portion of year.

⁵Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.

⁶Line (or segment of line) unprotected from January 1 to July 25, 1979. Line (or segment of line) protected from July 26 to December 31, 1979 and claimed under Section 258 for that period.

⁷Abandonment authorized during 1979 therefore line only claimed for portion of year.

⁸Claim for July 26 to December 31, 1979 only, after remainder of line protected.

Appendix P

Railway Transport Committee

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1979

SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)

103

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1980 ²
Manitoba			
1. Arborg	Rugby-Arborg	\$ 553,634	\$ 298,980
2. Glenboro	Murray Park-Souris (incl. Carman Spur)	1,895,668	774,962
3. Gretna	Altona-Gretna	105,255	52,919
4. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	483,893	265,022
5. La Riviere	Morden-La Riviere	523,206	347,032
6. Lyleton ³	Deloraine-Dalny	169,645	141,294
7. Napinka	La Riviere-Napinka	2,447,178	1,926,661
8. Russell	Binscarth-Inglis	382,950	265,227
9. Winnipeg Beach	Selkirk-Riverton	280,235	133,432
Saskatchewan			
1. Altawan ⁴	Shaunavon-Manyberries	1,972,639	1,281,958
2. Amulet ³	Ormiston-Cardross	277,119	221,048
3. Arcola ⁵	Schwitzer-Arcola	1,474,290	1,136,295
4. Assiniboia	Amulet-Assiniboia	1,428,823	765,107
5. Bromhead ³	Estevan-Minton (incl. Tribune Spur)	1,402,754	1,086,633
6. Bulyea	Neudorf-Bulyea	2,675,127	2,344,605
7. Burstall ⁴	Leader-Fox Valley (incl. McNeill, Schuler and Ingebright Lake Spurs)	2,019,355	484,323
8. Colonsay ³	Dilke-Amazon	1,366,706	1,335,282
9. Colony ³	Rockglen-Killdeer	138,861	61,209
10. Dunelm ³	Player-Simmie	232,020	125,896
11. Empress	Java-Empress (incl. Grant Spur)	3,469,611	2,320,590
12. Expanse	Curle-Assiniboia	1,413,194	734,530
13. Fife Lake ³	Assiniboia-Big Beaver	1,687,770	1,300,047
14. Hatton	Hatton-Golden Prairie	370,256	317,844
15. Kelfield ³	Brass-Kelfield	223,976	182,789
16. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	2,594,084	1,984,529
17. Kisbey	Arcola-Weyburn	773,483	578,916
18. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	1,909,288	896,077
19. Macklin	Kerrobert-Macklin	1,529,260	1,352,323
20. Matador ³	Gunnworth-Kyle	901,647	846,443
21. McMorran ³	Milden-McMorran	256,631	144,566
22. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	2,522,528	1,541,768
23. Melfort ³	Lanigan-Gronlid	1,808,216	1,330,264
24. Neudorf	Rocanville-Neudorf	1,067,594	818,587
25. Notukeu	Notukeu-Val Marie	2,827,659	2,377,978
26. Outlook	Moose Jaw-Outlook	2,665,797	1,776,247
27. Pennant ³	Wickett-Verlo	236,083	192,098
28. Prince Albert	Lanigan-Northway	1,202,689	976,581
29. Reford	Kerrobert-Wilkie	640,281	518,888
30. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	5,394,190	3,902,768
31. Tisdale	Goudie-Nipawin	2,889,469	1,434,546
32. Tyvan	Stoughton-Crecy	2,098,863	1,780,793
33. Vanguard	Swift Current-Meyronne	1,744,656	1,281,711
34. White Fox	Nipawin-Sharpe	2,184,612	1,388,907
35. Wishart ³	Foam Lake-Wishart	212,123	147,542
36. Wood Mountain	Ogle-Mankota	1,679,972	1,169,051

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Paym Dec. 31
Alberta			
46. Alberta Central ³	Forth-Benalto	151,794	10
47. Bassano	Empress-Bassano	1,220,915	5
48. Cardston	Stirling-Cardston	1,602,000	8
49. Coronation ⁶	Kerrobot-Coronation	1,845,031	1,50
50. Furness ^{3,6}	Epping-Paradise Valley	257,485	1
51. Irricana	Bassano-Standard	883,620	7
52. Lacombe	Coronation-Nevis (incl. Cordel Spur)	1,693,781	1,02
53. Langdon ³	Langdon-Kirkpatrick	1,715,833	5
-Acme	Cosway-Wimborne		
54. Lomond	Eltham-Hays	2,728,614	1,8
55. Macleod	Aldersyde-Fort Macleod (incl. Claresholme Airport Spur)	1,686,288	8
56. Stirling	Manyberries-Stirling	2,353,847	1,9
57. Strathmore ³	Gleichen-Shepard	270,225	1
58. Turin	Coalhurst-Turin	666,889	6
59. Willingdon	Lloydminster-Clover Bar (incl. Chemical Spur)	4,247,618	2,1
Total		\$85,457,230	\$57,4

¹As filed December 2, 1980.

²All payments based on claims for actual loss as filed February 20, 1980. No payment adjustments processed by December 31, 1980 based on (1) above.

³Line (or segment of line) protected from July 26 to December 31, 1979. Line (or segment of line) unprotected from January 1 to July 25, 1979 and claimed under Section 256 for that period.

⁴Minor portion of this line in Alberta.

⁵Minor portion of this line in Manitoba.

⁶Minor portion of this line in Saskatchewan.

Appendix Q

Railway Transport Committee

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1979

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

105

	80% of Actual Loss Claimed ²	80% of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1980 ³
Passenger-Train Service¹		
1. Halifax-Yarmouth	\$ 252,745	
2. Montreal-Saint John	1,189,898	
3. Montreal-Quebec	1,274,268	
4. Montreal-Labelle/Mont-Laurier	372,259	
5. Montreal-Ottawa (Noth Shore)	280,846	
6. Toronto-Havelock	120,696	
7. Toronto-Hamilton	123,285	
8. Sudbury-White River	191,854	
9. Calgary-South Edmonton	286,914	
10. Victoria-Courtenay	214,392	
11. Truro-Windsor	53,631	
12. Montreal-Farnham	370,059	
Total	<u>\$4,730,847</u>	<u>\$2,443,188</u>

¹A Rail Canada Inc. assumed responsibility for passenger services, except Truro-Windsor and Montreal-Farnham, effective April 1, 1980.

²80% of claims for actual loss were filed July 7, 1980. In previous Annual Reports, the amount of actual loss claimed was shown at 100%.

³Analysis of the above claims is not yet complete. Therefore, the payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1979, filed January 2, 1979, and processed in total only, in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.

Persons desiring payment information by service should write to:

Information Services
Canadian Transport
Commission
Ottawa, Ontario
K1A 0N9

The information will then be forwarded as soon as it becomes available.

Appendix R

Railway Transport Committee

106

ALGOMA CENTRAL RAILWAY COMPANY

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1979

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

	80% of Actual Loss Claimed ¹	80% of A Loss Ce Payme Dec. 31
Passenger-Train Service		
1. Sault Ste. Marie-Hearst	1,478,855	\$1,131
¹ Claims for Actual Loss as filed October 9, 1980. In previous Annual Reports, the amount of actual loss claimed was shown at 100%.		

Appendix S

Railway Transport Committee

CONSOLIDATED RAIL CORPORATION

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1979

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

	80% of Actual Loss Claimed ¹	80% of A Loss Ce Payme Dec. 31
Passenger-Train Service		
1. Welland-Buffalo ²	\$ 127,581	Ni
¹ Claims for Actual Loss as filed March 28, 1980. In previous Annual Reports, the amount of actual loss claimed was shown at 100%.		
² The Committee has authorized Consolidated Rail Corporation to claim from Welland to Buffalo rather than to Fort Erie.		
³ This service has been declared uneconomic and ordered not to be discontinued. However, no payment has been made as certain issues have yet to be resolved.		

**NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY
 CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1979
 SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)**

107

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed¹	Payments to Dec. 31, 1980³
Barrhead	Busby-Barrhead	\$ 367,305 ²	
Lac La Biche	Carbondale-Lac La Biche	4,485,026	
-Waterways	Lac La Biche-Waterways		
Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	1,432,138	
Smoky	Rycroft-Spirit River	142,277	
Smoky	Winagami-Rycroft	1,985,797	
-Grande Prairie	Rycroft-B.C. Border		
British Columbia			
Grande Prairie	B.C. Border-Dawson Creek	526,479	
	Total	\$8,939,022	\$4,599,630

filed September 22, 1980
 unless otherwise indicated.
² filed October 15, 1980.
³ analysis of the above
 claims is not yet complete.
 Therefore, the payment
 amount shown is in respect
 of the Advance Claim for
 1979, filed January 9, 1979
 and subsequent revisions
 not processed in total only,
 in accordance with Trans-
 port Vote 85a, Appropria-
 tion Act No. 4, 1975.

Persons desiring payment
 information by service
 should write to:
 Information Services
 Canadian Transport
 Commission
 Ottawa, Ontario
 K1A 0N9
 The information will then
 be forwarded as soon as it
 becomes available.

Appendix U

Railway Transport Committee

108

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY) CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1979 SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

Passenger-Train Service

1. Swastika-Noranda

80% of
Actual Loss
Claimed¹

\$524,810

80% of
Loss Ce
Payme
Dec. 31
\$373

¹Claims for Actual Loss as filed May 26, 1980. In previous Annual Reports, the amount of actual loss claimed was shown at 100%.

²Payments based on Claim for Actual Loss as filed February 5, 1979.

³Advance payment under the Railway Act, pursuant to Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.

Appendix V

Railway Transport Committee

TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1979 SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

Passenger-Train Service

1. Hamilton-Welland

80% of
Actual Loss
Claimed¹

\$219,727

80% of
Loss Ce
Payme
Dec. 31,
\$174,

¹Claims for Actual Loss as filed June 17, 1980.

²Payments based on Claim for Actual Loss as filed February 21, 1979.

³Advance payment under the Railway Act, pursuant to Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.

Appendix W

Air Transport Committee

SELECTED STATISTICS

109

	1979	1980
The Number of Licensees		
Licensed Carriers	1,693	1,756
Fixed Wing	1,576	1,626
Rotating Wing	117	130
Domestic Carriers	959	1,004
Foreign Carriers	734	752
License Applications		
On hand Jan. 1, 1980	307	192
Received during Year	856	1,110
Wait with	823	938
In process	192	367
Approved	660	721
Denied	92	62
Withdrawn	18	4
Dismissed	12	4
On hand	192	367
Authorities		
Reinstated	2	9
Rescinded, Cancelled, Suspended	378	393
Private aircraft exemptions	550	607
Young Farmer Exemptions	85	75
Orders and Decisions		
Orders issued	788	744
Decisions Issued	335	250
Decisions/Orders Reviewed	12	4

Appendix X

Air Transport Committee

110 SELECTED CHARTER FLIGHTS APPLICATION AND APPROVAL RECORDS

Charter Types	1979		1980	
	Flights	Seats	Flights	Seats
Inclusive Tours				
Canadian-Originating*	13,346	1,902,771	6,389	8,389
Foreign-Originating	75	6,485	22	22
Entity & Common Purpose				
Canadian-Originating	1,314		1,241	
Foreign-Originating	1,126		796	
Domestic			53	
ABC/Affinity				
Canadian-Originating (ABC)*	3,909	1,035,840	3,803	7,000
Foreign-Originating (ABC)	1,533		1,275	
(AFF)	24		17	
ABC's (Domestic)	981	127,530	1,194	2,000
ABC/ITC's (New charter type introduced in 1980)*	nil	nil	3,665	5,000
ABC/ITC's (Domestic)	nil	nil	84	
Inclusive Tours converted to ABC/ITC	nil	nil	2,228	2,228
ABC's converted to ABC/ITC	nil	nil	1,085	4,000
Total conversions to ABC/ITC			3,313	6,228

*(1980 only) These figures do not include charters originally approved as either ABC or ITC and then converted to ABC/ITC.

The introduction of a new charter type (ABC/ITC) in 1980 has caused radical reductions in the *apparent* volume of ABC and ITC programs originating in Canada, but if the total for ITC, ABC/ITC (originals) and conversions from ABC and ITC to ABC/ITC are added it will be seen that the figures are slightly greater than 1979:- 1979 - 18,236 flights, 3,066,141, seats; 1980 - 18,448 flights, 3,098,588 seats.

Appendix Y

Air Transport Committee

LICENCE FLIGHT APPLICATIONS

111

	1979	1980
Licence Applications		
Canadian applicants	37	43
Foreign applicants	155	246
Flight Requests	128	199

Appendix Z

Air Transport Committee

FILING ACTIVITY

	78 (77/78)	79 (78/79)	80 (79/80)	% changes	
				78-79	79-80
International					
Passenger Cda/USA	45,123	82,815	78,842	83.5	(-0.5)
Passenger Overseas	17,579	32,357	54,038	84.1	67.0
Passenger total —	62,702	115,172	132,880	83.7	15.4
Cargo Cda/USA	18,609	12,123	10,596	(-34.9)	(-12.6)
Cargo Overseas	8,681	14,474	34,485	66.7	138.3
Carter	7,730	6,250	4,516	(-19.2)	(-27.7)
Schedules-Patterns	3,518	5,640	8,544	60.3	51.5
Total Filings	101,327	153,659	191,021	51.6	24.3
Domestic					
Tariff pages	9,650	10,629	14,349	10.1	35.0
Schedules-Patterns	277	555	294	200.4	(-47.0)
Total Filings	9,927	11,184	14,643	12.7	30.9
A Tariff Filings	111,254	164,843	205,664	48.1	24.8

Appendix AA

Water Transport Committee

APPLICATIONS IN 1980

113

Applications	Number Received	Granted	Other
Acquisition proposals (s. 27 N.T.A.)	3		2 no objection 1 withdrawn
Proposed tariffs of pilotage — charges s. 23 Pilotage Act			
Atlantic Pilotage Authority	2		
Laurentian Pilotage Authority	3		
Pacific Pilotage Authority	2		
Great Lakes Pilotage Authority	1		
Tariff approval — Transport Act	10		
Water Transport Licences — Transport Act			
Great Lakes	3	3	
Mackenzie River	6	4	2 denied
Cdn. Western Arctic	3	2	1 denied
Licences Amended — Transport Act			
Great Lakes	1	1	
Mackenzie River	5	5	
Transport Act — Review Committee Decisions — None			

Appendix BB

Water Transport Committee

COASTING TRADE EXEMPTION WAIVER APPLICATIONS — 1980

N.	Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
1.	Jan. 2	Niederntor	GER.	Crosbie Enterprises	Granted
2.	Jan. 3	Federal Nova	U.K.	Federal Commerce	Granted
3.	Jan. 10	Unnamed tanker	FOR.	Ultramar Canada	Granted
4.	Jan. 10	Scaptrade	GR.	Gulf Canada	Granted
5.	Jan. 11	Wotoni	MAL.	Calpat Ltd.	Granted
6.	Jan. 11	Seahorse	NOR.	Atlantic Ships Management	Granted
7.	Jan. 29	1 or 2 general cargo vessels	FOR.	Pacific Rim Steamships	Withdrawn
8.	Jan. 31	Morania Abaco	U.S.	Ultramar Canada	Granted
9.	Feb. 4	Achilleus	GR.	Sydney Steel	Granted
10.	Feb. 5	World Freeport	LIB.	Ultramar Canada	Granted
11.	Feb. 5	Haakon	U.S.	Western Bridge	Granted
12.	Feb. 7	Afran Leeward	LIB.	Gulf Canada	Granted
13.	Feb. 11	Unnamed general cargo	FOR.	Cominco Ltd.	Denied

No.	Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
14.	Mar. 4	Stena Nordica	SWE.	C.N. Marine	Grant
15.	Mar. 6	Dogger Shore	U.K.	Offshore Marine	Grant
16.	Mar. 14	Ralph O. Rhoades	LIB.	Ultramar Canada	Grant
17.	Mar. 17	Gregerso	FIN.	Groupe Désgagnés	Denial
18.	Mar. 18	Unnamed tanker	FOR.	Ultramar Canada	Denial
19.	Mar. 21	Unnamed tanker	FOR.	Cominco Ltd.	Denial
20.	April 1	Norchem	JAP.	Noranda Mines Ltd.	Grant
21.	April 2	Golden Park	KOR.	Gulf Canada	Grant
22.	April 10	Western Narrows	U.S.	Chevron/Standard	N.A.
23.	April 10	Unnamed tanker	FOR.	Colley Motorships	Denial
24.	April 18	Stolt Castle	LIB.	Shell Canada	Grant
25.	April 28	Christine 'E'/Nepco 142	U.S.	Colley Motorships	Grant
26.	April 29	Christine 'E'/Nepco 142	U.S.	Colley Motorships	Grant
27.	May 2	Achatina	U.K.	Shell Canada	Grant
28.	May 2	Philips Armansas	LIB.	Sunoco Inc.	Grant
29.	May 9	Maria Isabella	LIB.	Ultramar Canada	Grant
30.	May 9	Haakon	U.S.	Lee and Drummond	Grant
31.	May 15	Golden Dolphin	U.S.	Ultramar	Grant
32.	May 15	Bea Theriot/Nepco 140	U.S.	Colley Motorships	Grant
33.	May 15	Brainstorm/Lucky	U.S.	Yukon Navigation	Grant
34.	May 20	World Negotiator	LIB.	Sydney Steel	Grant
35.	May 22	Sea rover	SING.	Gulf Canada	Grant
36.	May 23	Margaret Hannah/Hannah 2902	U.S.	Sunoco Inc.	With
37.	May 26	2 Container Carriers	FOR.	Montreal Shipping	With
38.	May 26	Aqua Star	U.K.	Fairfield Industries	N.A.
39.	May 27	Gemini	U.S.	Sunoco Inc.	Denial
40.	May 29	Bea Theriot/Nepco 140	U.S.	Colley Motorships	Grant
41.	June 5	Norchem	JAP.	Noranda Mines Ltd.	Grant
42.	June 6	Bea Theriot/Nepco 140	U.S.	Colley Motorships	Grant
43.	June 10	Seaforth Warrior	U.K.	Federal Commerce	Grant
44.	June 11	Rowan Juneau	U.S.	Mobil Oil Canada	N.A.
45.	June 12	Morania Abaco	U.S.	Ultramar	Grant
46.	June 13	Two unnamed supply vessels	FOR.	Halco Inc.	Grant
47.	June 17	Foss 242, 245 & 257	U.S.	Dillingham Corp.	Grant
48.	June 23	Stolt Castle	LIB.	Polysar	Grant
49.	June 23	Sandtor	GER.	Crosbie Enterprises	Grant
50.	June 25	Unnamed crane barge	U.S.	P. Kiewit & Sons	Grant
51.	July 2	Thyella	LIB.	Ultramar	Grant
52.	July 2	Arctic Breaker	CAN.	Fed Com & Nav	Grant
53.	July 7	Cherry Earl	SING.	Gulf Canada	Grant
54.	July 8	Unnamed tanker	FOR.	Ultramar	Grant
55.	July 10	Point Margo	U.S.	B.P. Canada	Grant
56.	July 10	Unnamed tanker	FOR.	B.P. Canada	Grant
57.	July 11	Jas. Turecamo/Phoenix	U.S.	Esso Chemicals	Grant
58.	July 16	Federal Pioneer	CAN.	Fed Com & Navy	Denial
59.	July 18	Golden Dolphin	U.S.	Ultramar	Grant
60.	July 18	Unnamed tanker	FOR.	Ultramar	Grant
61.	July 23	Stolt Castle	LIB.	Polystar Ltd.	Grant
62.	July 28	Thorrund	NOR.	Sydney Steel	Grant
63.	Aug. 1	Sagafjord	NOR.	Empire Shipping Co. Ltd.	Grant
64.	Aug. 5	Corina	SWE.	C I L	Grant
65.	Aug. 8	Schnoorturm	GER.	Crosbie Offshore	Grant
		Hirtenturm	GER.		
66.	Aug. 14	Marli	GR.	Colley Motorships	Grant

No.	Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
37.	Aug. 25	Canso Transport Coastal Transport	NOR. NOR.	Halco Inc.	Granted
38.	Aug. 26	Nicolai Maersk	DEN.	Imperial Oil	Granted
39.	Aug. 26	Flying Princess	U.S.	Flying Princess Trans. Corp.	Granted
40.	Aug. 29	Unnamed tanker	FOR.	Central Design	Granted
41.	Sept. 3	Jupiter	U.S.	Sunoco Inc.	Granted
42.	Sept. 5	Alexandra IV	GR.	Ultramar	Denied
43.	Sept. 9	Acavus	U.K.	Shell Canada	Granted
44.	Sept. 9	Golden Endeavour	U.S.	Ultramar	Withdrawn
45.	Sept. 10	Esthel	FIN.	Ultramar	Granted
46.	Sept. 12	Ionna V	GR.	Ultramar	Granted
47.	Sept. 15	Lake Aniera	LIB.	Victory Mills	Granted
48.	Sept. 22	Tradelight	GR.	Sydney Steel	Granted
49.	Sept. 26	Umpkwa 89	U.S.	Sceptre Dredging	Denied
50.	Oct. 2	Karl Frem	DEN.	Jourdain Navigation	Withdrawn
51.	Oct. 10	Norchem	JAP.	Colley Motorships	Granted
52.	Oct. 22	Mantis	U.K.	Hydrospace Marine	N.A.
53.	Oct. 21	Ocean Ray	U.S.	Collins Customs Brokers	Withdrawn
54.	Oct. 29	Philippe Noire	GR.	Gulf Canada	Granted
55.	Oct. 31	Norchem	JAP.	Noranda	Granted
56.	Nov. 5	Unnamed general cargo	FOR.	Empire Stevedoring	Granted
57.	Nov. 5	Unnamed container vessel	FOR.	Nfland Containers Lines	Denied
58.	Nov. 4	West Venture	NOR.	Mobil Oil	N.A.
59.	Nov. 14	Evdori	LIB.	Ultramar	Denied
60.	Nov. 27	Saturn	U.S.	Shell Canada	Granted
61.	Nov. 28	Unnamed tanker	FOR.	Gulf Canada	Granted
62.	Nov. 25	Stella Scarett	SWE.	Société des Traversiers	Denied
63.	Dec. 9	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Granted
64.	Dec. 4	four barges	U.S.	Shentair Vancouver	N.A.
65.	Dec. 3	Aquarius	NETH.	Dome Petroleum	Denied
66.	Dec. 18	Unnamed tanker	FOR.	Colley Motorships	Granted
67.	Dec. 18	Unnamed barge	U.S.	Genstar Construction	N.A.
68.	Dec. 23	Barbara Ann	U.S.	Q.O. Transportation	Granted
69.	Dec. 23	Kinsdale/LSC 236	U.S.	Ultramar	Granted
70.	Dec. 24	Majestic	LIB.	Irving Oil	Granted

Appendix CC

Water Transport Committee

116 LICENSES ISSUED 1980

Great Lakes

Licensee

No. of Licensed S

McKeil Work Boats Ltd.
Canada Steamship Lines Inc.
A.B. McLean Ltd.

1
4
1

6

Mackenzie River

Licensee

No. of Licensed S

Arctic Transportation Ltd.
Cooper Barging Service Ltd.
Little (3) Transport & Salvage Ltd.
Northern Transportation Company Limited

33
7
2

194
236

Canadian Western Arctic

Licensee

No. of Licensed S

Arctic Transportation Ltd.
Northern Transportation Company Limited

25
67

92

Appendix DD

Motor Vehicle Transport Committee

ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAM AMOUNTS CERTIFIED FOR PAYMENT (MILLIONS OF DOLLARS)

117

	Amount Certified 1979			Amount Certified 1980		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	11.1	—	—	10.7*	—	—
Intra	—	—	—	—	—	—
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	—	7.6	—	—	8.1	—
Section 6 (Intra)	—	2.0	—	—	.2	—
Section 6 (Selective Westbound)	2.9	2.6	—	3.1	2.6	—
Section 6 (Selective Intra)	5.5	21.1	.2	7.7	27.7	.3
Section 6 (Provisional Intra)	1.3	4.3	—	.2	.5	—
Total for Program	20.8	37.6	.2	21.7	39.1	.3
Total of Claims Filed	146	14,758	22	207	13,438	24
Number of Claims Processed	141	14,539	19	214	13,360	23

*estimate

Appendix EE

Review Committee

APPLICATIONS

119

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE				
Government of Saskatchewan	RTC Order No. R-28180 in respect of the abandonment of the Asquith Subdivision.	Feb. 7	Reviewable*	Modified Original Decision
City of Hamilton	RTC Order No. R-29759 authorized the reconstruction of the subway carrying Lake Avenue at m. 37.57 Grimsby Subd.	April 10	Denied	
Canadian National/Canadian Pacific	RTC Decision dated January 21, 1980 which denied a stay of RTC Order No. R-29767.	April 10	Reviewable	Reaffirmed Original Decision
Canadian National Railways	RTC Ruling dated November 5, 1979 in respect of the abandonment of the Cowichan and Tidewater Subdivisions.	April 24	Denied	
Miniota Subdivision Retention Committee	RTC Order No. R-29563 WD in respect of the abandonment of the Miniota Subdivision, Manitoba.	June 25	Denied	
F.J. Giroux	RTC Decision dated September 13, 1979 declaring the Mount Royal Subdivision to be a branch line.	July 18	Denied	
I. Benjamin, M.P.	RTC Decision dated April 24, 1980 which denied his request for the holding of a public hearing on CN and CP Rail's carriage of grain.	Sept. 5	Denied	
Transport 2000 Canada	RTC Order No. R-30934 which declared the Montreal-Farnham passenger-train service to be a commuter service.	Sept. 5	Denied	
Transport 2000 Canada	RTC Order No. R-31299 which authorized certain railways to abandon different passenger-train services in the Province of Ontario.	Sept. 8	Denied	
Transport 2000 Canada	RTC Order No. R-31079 which authorized VIA Rail Canada and CP Ltd. to integrate transcontinental trains Nos. 1 and 2 and service between Sudbury and White River, Ontario.	Sept. 11	Denied	
Transport 2000 Canada	Request for a stay of Review Committee's decision No. 1980-06 dated September 8, 1980 and RTC Order No. R-30934.	Oct. 17	Denied	
VIA Rail Canada	RTC Order No. R-31067 which granted the E&N Steering Committee leave to appeal VIA's Special Local and Joint passenger tariff 1, CTC1.	Oct. 17	Denied	
Ontario Ministry of Transportation and Communications	RTC Order No. R-31302 which granted CNR authority to remove agency positions and station buildings in the Province of Ontario.	Oct. 17	Reviewable*	Decision Pending
Various Applications (3)	RTC Order No. R-31079 which authorized VIA Rail Canada and CP Ltd. to integrate transcontinental trains Nos. 1 and 2 and service between Sudbury and White River, Ontario.	Nov. 12	Reviewable	Decision Pending

*Referred to appropriate modal committee

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Referred to
Various Applications (5)	RTC Order R-31299 which authorized certain railways to abandon different passenger-train services in the Province of Ontario.	Dec. 5	Reviewable*	De Pen
Charles Mayer, M.P.	Western Division letter decision dated December 16, 1980 in respect of Miniota Subdivision, Manitoba.	Dec. 22	Denied	
Corporation of the District of Burnaby	RTC Letter Decision dated June 30, 1980 which assessed them the costs of construction of a new crossing at m. 119.56 Cascade Subd., CP Rail.	Dec. 30	Reviewable*	De Pen
VIA Rail Canada	RTC Order No. R-31194 which granted Paul J. Evraire leave to appeal VIA's Special Local and Joint passenger tariff 1, CTC1.	Dec. 30	Denied	
Canadian National Railways	RTC Order No. R-31204 which ordered CN to pay a certain amount towards the cost of reconstruction of a bridge at m. 16.89 Edson Subd., Alberta.	Dec. 30	Reviewable*	De Pen
AIR TRANSPORT COMMITTEE				
Golfe Hélicoptère Service	ATC Letter directive requiring that they publish charter tariffs reflecting the same rates for the same type of aircraft for the same area or zone.	Jan. 14	Reviewable	Mo Ori Dec
Shirley Helicopters	ATC Decision No. 5961 which denied them authority to operate Group C aircraft under Licences Nos. 2884/78(C) and 624/78(C).	Jan. 15	Reviewable*	Mo Ori Dec
Populair	ATC Order 1979-A-704 which cancelled their Licences Nos. 1214/61(C) and 356/76(CF).	Jan. 15	Denied	
Bellevue Air Service Inc.	ATC Decision 5935 which denied them authority to also operate Group B aircraft under Licence No. 1887/69(C).	Jan. 15	Denied	
Arrow Aviation Ltd.	ATC Order 1979-A-657 which deleted certain conditions as well as the authority to serve certain points under Licence 1886/69(NS).	Jan. 15	Denied	
Kingston Air Services Ltd.	ATC Decision 5949 which granted Empire Aero Service Class 9-3 Groups B and C authority to serve Syracuse, N.Y. and Ottawa, Ontario.	Jan. 15	Denied	
Canavia Transit	ATC Decisions of January 16 and 17, 1980 in respect of applications filed by Air Atonabee and Dash-Air.	Jan. 23	Denied	
L'Association des propriétaires du Lac Sept-Iles	ATC Decision 5966 which granted 87322 Canada Ltd., Class 4 Group A authority from a base at St. Raymond, Quebec.	Mar. 11	Reviewable*	De Pen

*Referred to appropriate modal committee

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Air Satellite	ATC Decision 5891 which granted them Group C authority restricted to a maximum gross take-off weight of 9,000 lbs. under Licence 2028/70(C).	Mar. 11	Denied	
Austin Airways	ATC Decision 5954 which denied an amendment to Licence 338/48(NS).	Mar. 11	Reviewable*	Reaffirmed Original Decision
Timberline Helicopters	ATC Decision 6010 which denied them Class 4, 9-4, and 7 authorities from a base at Anglemont, B.C.	Mar. 11	Denied	
Thompson Helicopters	ATC Decision 5964 which denied them authority to operate within a 400-mile radius of North Bay, Ont.	Mar. 11	Denied	
Turentian Air Service	ATC Order 1980-A-1 which cancelled their Class 4 Groups A and D authority under Licence 5/45(C).	Mar. 11	Reviewable*	Modified Original Decision
Turentian Air Service	ATC Order 1980-A-8 which authorized the transfer of certain authorities from them to Kingston Air Services.	Mar. 11	Reviewable*	Modified Original Decision
Quebecair	ATC telex decision dated March 31, 1980 which denied them an extension of time to file an intervention opposing an application from Nolisair International Inc.	April 3	Denied	
Park Air Ltd.	ATC Order 1980-A-26 which cancelled their Licence 2751/77(C).	April 10	Reviewable	Modified Original Decision
Persons Airways Northern	ATC Decision 6058 which granted Jackson Air Services Class 4 Groups A and B authority from a base at Flin Flon, Man.	April 10	Denied	
A. Fecteau	ATC Decision 5996 which granted them Class 4 Groups A, B and C authority.	April 10	Reviewable	Reaffirmed Original Decision
A. Fecteau	ATC Decision 6099 which granted Air Nord Ouest Class 7 Group A authority from a base at Lebel-sur-Quevillon, Quebec.	April 10	Denied	
Parador Air Safari	ATC Decision 6004 which denied them Class 4 Group A-RW from a base at Baie-Comeau, Quebec.	April 24	Reviewable*	Modified Original Decision
Various Applications (6)	ATC Decision 6099 which authorized CP Air to amend Licence 979/59(S) by adding the point Halifax, Nova Scotia.	June 25	Superseded by Order in Council P.C. 1980-1749	
Quesar Aviation	ATC Decision 6091 which granted ALC Airlift Corp. Class 4 Group A-RW authority from Pitt Meadows, B.C.	June 25	Reviewable	Reaffirmed Original Decision
Arctic	ATC telex decision dated February 27, 1980 which denied them an extension to intervene in an application by Shirley Helicopters.	June 25	Denied	

*Referred to appropriate modal committee

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Re Ac
Sealand Helicopters	ATC Order 1980-A-211 which required them to prove that they were ready, willing and able to provide the service authorized by Order 1979-A-280.	June 25	Denied	
I.M.P. Aviation	ATC Decision 6092 which granted Eastern Flying Service Classes 4, 7 and 9-4 authorities from a base at Halifax, N.S.	June 25	Reviewable*	Re Or De
Northwest Territorial Airways	ATC telex decision dated February 22, 1980, not to disallow the leasing agreement between the Société d'énergie de la Baie James and Echo Bay Mines.	June 25	Denied	
Tamarac Air Services	ATC telex decision dated May 7, 1980 which denied them temporary authority to operate from Casey Airport in lieu of Clova, Quebec.	June 25	Reviewable*	Mo Or De
Pacific Western Airlines/Calm Air	ATC Decision 6046 which granted Lambair a waiver of Condition No. 3 (Route protection) of Licence 1153/60(C) with respect to goods only.	July 11	Reviewable*	De Per
Time Air Ltd.	Permission to intervene in the application for review of ATC Decision 6060 filed by PWA.	July 11	Denied	
Directors, Gateway Aviation Ltd.	Permission to intervene in the application for review of ATC Decision 6060 filed by PWA.	July 11	Denied	
Baltraco Ltd. (Niagara Heli-Air)	ATC Order 1980-A-253 which suspended their Licences 920/58(H) and 345/64(H)(CF) and cancelled said Licences should the Licensee fail to reinstitute the services by that date.	Aug. 1	Reviewable	Mo Or De
Quebecair/Les Ailes du Nord	ATC telex decision dated August 1, 1980 which granted Airgava Ltd. temporary authority to add Sept-Iles to their Licences 3030/79(NS) and 3031/79(NS).	Aug. 18	Reviewable*	De Per
Bradley Air Services Ltd.	ATC letter Decision dated June 16, 1980 which considered Bradley Air's letter of June 6, 1980 a reply to a reply with respect to Docket No. 4788.	Sept. 5	Denied	
Quebecair/Les Ailes du Nord	ATC Decision 6149 which granted Airgava Ltd. Class 4 and 9-4 Group E authority.	Sept. 5	Denied	
Air Satellite	ATC telex decision dated August 1, 1980 which granted Airgava Ltd. temporary authority to add Sept-Iles to their Licences 3030/79(NS) and 3031/79(NS).	Sept. 5	Reviewable*	De Per
Town of Hanover	ATC telex decision dated June 26, 1980 which denied Wingham Air Services authority to establish a satellite flying training school at Hanover, Ont.	Sept. 5	Denied	

*Referred to appropriate modal committee

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Justin Airways	ATC Order 1980-A-497 which suspended two of their Licences in respect of Group E authority for a period of 14 consecutive days.	Sept. 23	Reviewable*	Reaffirmed Original Decision
Pacific Western Airlines	ATC Order 1980-A-534 disallowed proposed increased fares between points in Canada.	Sept. 30	Reviewable in part*	Reaffirmed Original Decision
Pandair Corporation	ATC telex decision dated September 5, 1980 which denied them temporary authority to operate two aircraft in Group D on a contract basis.	Oct. 17	Denied	
Penn Borek Air Ltd.	ATC Order 1980-A-510 which cancelled Northward Airlines Ltd. Licences 1753/57(NS) and 2068/71(NS).	Oct. 17	Reviewable	Modified Original Decision
Pilson Air Services	ATC Decision 6117 which denied them Class 4 and 9-4 Groups A and B authority.	Oct. 17	Denied	
Plyageur Airways Ltd.	ATC telex decision dated August 25, 1980 which determined their application for a Class 7 Group C authority was in fact a charter operation.	Oct. 17	Denied	
P.O.A.V.U. Aviation Ltd.	ATC Decision 6203 which denied them Class 4 and 9-4 Groups B and C authority from a base at Nanaimo, B.C.	Oct. 30	Reviewable*	Decision Pending
Prairie Airbridge Airways Ltd.	ATC Decision 6208 which denied them Class 3 Group C authority serving various points in B.C.	Oct. 30	Reviewable*	Decision Pending
Rainbow Air Commuter	ATC Decision 6121 which granted them Class 4 Group B authority from a base at Toronto and a Class 3 Group B authority on an experimental basis for two years.	Nov. 12	Denied	
Trans North Charter and Training Ltd.	ATC Decision 6140 which granted Trans North Turbo Air Ltd. Class 4 and 9-4 Group D authority and authority to add Group D to Licences 2133/72(C) and 474/73(CF).	Nov. 12	Denied	
Stings Helicopters	ATC Order 1980-A-698 which cancelled their Class 7 Group A-RW authority.	Dec. 5	Denied	
Pacific Western Airlines	ATC Decision 6060 which denied them authority to also serve the point Cold Lake/Grand Centre, Alta.	Dec. 18	Reviewable*	Decision Pending
Alavik Flying Service/Simpson A/Northwest Territorial Airways	ATC letter decision dated July 4, 1980 which ordered that Northward Airlines' Licences be suspended and cancelled as of January 1, 1981 unless notices of proposals were received on or before December 31, 1980.	Dec. 18	Denied	

*Fferred to appropriate modal committee

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Re Ac
MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE				
J.B. D'Astous	MVTC Order No. MV-1447-80 which denied J. Edgar Levesque a subsidy for the period extending from Oct. 4, 1974 to March 17, 1975.	Dec. 5	Denied	

Appendix FF

Review Committee

HEARINGS

Applicant	Application	Date of Hearing	Revi Acti
CP Air Ltd.	ATC Decision 6056 which disallowed Rule 1960 filed on behalf of CP Air in tariff CTC (A) No. 195 for Avant Garde Vouchers and Special Avant Garde Fares.	Jan. 28	Modi Origi Decis
Les Benjamin, M.P./Keith Penner, M.P./Regional Municipality of Sudbury	RTC Order No. R-31079 which authorized VIA Rail Canada Inc. and CP Ltd. to integrate trans-continental trains Nos. 1 and 2 and service between Sudbury and White River, Ontario.	Dec. 15 Dec. 17-18 Dec. 19	Decis Pend.

JUDGEMENTS OF THE MINISTER OF TRANSPORT

125

Appellant	In the Matter of	Date of Judgement	Judgement
h Ronge Aviation Ltd.	ATC Order 1979-A-553 which suspended their Licences Nos. 1227/61(C), 1426/63(C) and 2298/74(C) for 30 days and Minister's Judgement dated December 18, 1979.	Jan. 9	Modified Original Judgement
clair Aviation	ATC Decision 5838 which denied them Class 4 Group C authority from a base at Cambridge Bay, N.W.T.	Jan. 9	Granted
Justin Airways et al	ATC Decision 5859 which granted them Class 2 authority serving Timmins, Ontario and Val d'Or, Quebec and ATC Decision 5874 which granted certain authorities to Air Brazeau Inc.	Feb. 15	Granted
Grepper Bros. Marine Transport Ltd.	WTC Decision 9-79 which denied them authority to provide unscheduled service in the Mackenzie River region.	Mar. 31	Dismissed
Federicton Flying Club	ATC Decision 5756 which granted Miramichi Air Service Class 7 Group A authority from a base at Fredericton, N.B.	Mar. 31	Dismissed
B ₂ Sky Aviation Inc.	ATC Decision 5822 which denied them Class 4, 9-4 and 7 Group A authority from a base at Moose Jaw, Saskatchewan.	April 3	Dismissed
Barskin Lake Air Service Ltd.	ATC Decision 5853 which denied them authority to amend Licence No. 2653/77(NS).	July 8	Dismissed
Pacific Western Airlines	ATC Decision 6073 which granted Swiftair Cargo Ltd. Class 3 Group G authority for goods only to serve various points in Western Canada.	July 9	Dismissed
B levue Air Service Inc.	ATC Decision 5935 which denied them Group B authority under Licence No. 1887/69(C).	July 9	Dismissed
A:nav Marine Ltd.	WTC Decision 30-80 which denied them authority to provide unscheduled service to various points in Canada.	July 21	Dismissed
Wrldways Airlines Inc.	ATC Decision 5986 which denied them Class 4 and 9-4 Group F authority from a base at Toronto, Ont.	July 22	Sent to CTC for review. Decision Pending
N:th Canada Air Ltd.	ATC Decision 6062 which granted High-Line Airways Inc. Class 4 and 9-4 Group C authority from a base at Saskatoon, Saskatchewan.	Sept. 4	Dismissed
Tronto Airways/Air Atonabee Lt.	ATC Decision 5949 which granted Empire Aero Services Inc. Class 9-3 Groups B and C authority on an experimental basis for two years.	Oct. 16	Dismissed
Agava Ltée	Review Committee Decision dated December 28, 1979 which authorized Quebecair and Les Ailes du Nord Ltée to prolong indefinitely their service contract.	Nov. 6	Sent to CTC for review. Decision Pending

Appendix HH

Review Committee

126 CASES FROM 1979

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Referred to
Southern Frontier Air Transport Ltd.	ATC Decision 5711 which granted Alberta Northern Airlines and Highwood Air Services certain authorities.	May 25	Reviewable*	Referred to Orig. Dec.
Keewatin Air Services	ATC Order 1979-A-284 which authorized Gillam Air Services to also operate Group A aircraft under Licence No. 2906/78(C).	Sept. 17	Reviewable*	Referred to Orig. Dec.
Western Helicopters	ATC Decision 5907 which denied them Class 4 Group A-RW authority from a base at Buffalo Narrows, Sask.	Nov. 16	Reviewable*	Mo. Ori. Dec.
Austin Airways	ATC denial of temporary authority.	Nov. 16	Reviewable*	Referred to Orig. Dec.
Mober Aviation	ATC Order 1979-A-706 which cancelled their Licence No. 573/77(CF).	Nov. 30	Reviewable*	Mo. Ori. Dec.
Provincial Aviation	ATC Order 1979-A-737 which cancelled the Class 7 Specialty portion of Licence No. 2623/76(C).	Dec. 7	Reviewable*	Mo. Ori. Dec.
John Rodriguez, M.P.	The final plan for Western Transcontinental Passenger-Train Service.	Mar. 26	Reviewable*	Mo. Ori. Dec.
Canadian Pacific Railway	RTC Order No. R-28507 granted the R.M. of Corman Park authority to widen the Municipal Main Farm access road, mile 101.28 Sutherland Subdivision, Sask.	June 18	Reviewable*	Mo. Ori. Dec.
Canadian National Railways	RTC Order No. R-28039 which authorized the Quebec Dept. of Transport to relocate, widen and improve Peace Road crossing (mileage 85.40 to 85.38) Danville Subdivision.	Aug. 8	Reviewable*	Referred to Orig. Dec.
Minister of Transport	RTC Order No. R-27953 which authorized CN to abandon the Amiens Subdivision (mileage 0.0 to 49.10) Sask.	Aug. 8	Reviewable*	Mo. Ori. Dec.
Canadian Pacific Railway	RTC Order No. R-25774 which authorized CP to close the crossing of its railway and the surveyed road in the North half of Section 28, mile 88.07 Wilkie Subdivision, Sask.	Aug. 30	Reviewable*	Mo. Ori. Dec.
Transportation Agency of Saskatchewan	RTC Order No. R-28180 which approved the abandonment of the Asquith Subdivision (mileage 0.0 to 29.2) Sask.	Aug. 30	Reviewable*	Mo. Ori. Dec.
Transport 2000 — Sioux Lookout	The final plan for Western Transcontinental Passenger-Train Service.	Aug. 10	Reviewable*	Mo. Ori. Dec.

*Referred to appropriate modal Committee

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Canadian Pacific Railway	RTC Order No. R-29097 which authorized the Toronto Transit Commission to construct a pedestrian underpass under the tracks of CP mile 9.55 Galt Subdivision.	Oct. 18	Reviewable*	Modified Original Decision
Transport 2000	RTC Order No. R-28953 which authorized CN/VIA to discontinue passenger-train service between Quebec (Ste. Foy) and Edmundston, N.B.	Oct. 18	Reviewable*	Modified Original Decision
Rural Municipality of Daly	RTC Order No. R-26840 which authorized CP Rail to abandon the Lenore Subdivision (mileage 0.0 to 41.3).	Oct. 26	Reviewable*	Reaffirmed Original Decision
Rev. Andrew Hogan, M.P.	RTC Order No. R-29643 regarding the final plan for Eastern Transcontinental Passenger-Train Service.	Nov. 7	Reviewable*	Reaffirmed Original Decision
Mr. Benjamin, M.P.	RTC Order No. R-28214 which authorized the abandonment of the Meskanaw Subdivision (mileage 1.94 to 71.64) Sask.	Nov. 16	Reviewable*	Modified Original Decision

*Referred to appropriate modal Committee

Appendix II

Research Branch

RESEARCH REPORTS AVAILABLE TO THE GENERAL PUBLIC

129

REPORT NO.	TITLE	REPORT NO.	TITLE
0-79-01	Railway Capacity Analysis and Related Methodology; March '79.	30-79-08	Transportation Factors and the Canadian Vegetable Canning Industry; March '79.
0-79-01F	Analyse de la capacité ferroviaire et méthodes connexes; mars '79.	30-79-08F	Les transports et l'industrie canadienne des conserves de légumes; mars '79.
0-79-02	International Liner Shipping and Canadian Trade. A Background Study of Shipping Conferences Operating in Canada; March '79.	10-79-09	An Analysis of Air Transport Committee Decisions, 1973-1978; October '79.
0-79-02F	Le transport maritime international de ligne régulière et le commerce canadien. Étude de base des conférences maritimes au Canada; mars '79.	10-79-09F	Analyse des décisions rendues par le Comité des transports aériens, 1973-1978; octobre '79.
4-79-03	Economic and Financial Analysis of the Corridor Rail Passenger System; April '79.	20-79-10	The Alberta Trucking Industry. A Study of Economic Performance and Control; December '79.
4-79-03F	Analyse économique et financière du réseau de trains de voyageurs dans le corridor; avril '79.	20-79-10F	Étude de la réglementation et du rendement économique du camionnage en Alberta; décembre '79.
4-79-04	Corridor Rail Passenger Services: Review of Fares and Revenues; April '79.	20-79-11	Economic Analysis of the Trucking Industry in Quebec; December '79.
4-79-04F	Services de trains de voyageurs assurés dans le corridor: Étude des tarifs et des recettes; avril '79.	20-79-11F	Une analyse économique de la réglementation québécoise de l'industrie du camionnage; décembre '79.
20-79-05	Cargo Unitization. Selected aspects; May '79.	10-80-01	Economic Feasibility of Off-Track Elevators; February '80.
20-79-05F	Regroupement des marchandises en unités de chargement. Une étude documentaire; mai '79.	10-80-01F	Practicabilité économique des élévateurs hors-voie; février '80.
20-79-06	Cargo Reservation and Liner Conference Shipping Serving Canada. An Analysis Related to the UNCTAD Code of Conduct; July '79.	20-80-02	A Glossary for the Canadian Air Travel Industry; March '80.
20-79-06F	La répartition des cargaisons et les conférences maritimes desservant le Canada. Étude relative au code de conduite de la CNUCED; juillet '79.	20-80-02F	Glossaire de l'industrie du transport aérien au Canada; mars '80.
20-79-07	The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. Some Implications for Canada; June '79.	10-80-03	Canadian For-Hire Trucking and the Effects of Regulation; May '80.
20-79-07F	La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Conséquences particulières pour le Canada; juin '79.	10-80-03F	L'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui et les effets de la réglementation; mai '80.
		40-80-04	Transborder Air Courier Services; June '80.
		40-80-04F	Services aériens de courrier transfrontières; juin '80.
		20-80-05	Cost and Capital Characteristics of the Canadian Trucking Industry; September '80.

REPORT NO.	TITLE	REPORT NO.	TITLE
20-80-05F	Caractéristiques des coûts et des capitaux de l'industrie canadienne du camionnage; septembre '80.	20-80-11	Liability for the Carriage of Passengers by Water in Canada; September '80.
10-80-06	Economies of Scale in the Airline Industry; June '80.	20-80-11F	Responsabilité à l'égard des passagers transportés par voie d'eau; septembre '80.
10-80-06F	Économies d'échelle dans le transport aérien; juin '80.	40-80-12	An Assessment of the Effectiveness of Restrictions on Low-Priced Air Fare; October '80.
40-80-07	Effects of Regulation on the Canadian Intercity Bus Industry; July '80.	40-80-12F	Une évaluation de l'efficacité des restrictions en matière de tarifs aériens réduits; octobre '80.
40-80-07F	L'industrie du transport interurbain par autocar et les effets de la réglementation; juillet '80.	40-80-13	Local Service Air Carriers Providing Unit-Toll Services in Southern Canada, 1972-1978; October '80.
20-80-08	Roadside Measurement of Road Cargo Flows in Peru; July '80.	40-80-13F	Transporteurs aériens de service local assurant des services à taux unitaires dans le sud du Canada, 1972-1978; octobre '80.
20-80-08F	Mesure du volume de marchandises transportées par camion au Pérou; juillet '80.		
10-80-09	Wood Transport in Northwestern Québec; August '80.		
10-80-09F	Le transport du bois dans le secteur nord-ouest du Québec; août '80.		
10-80-10	Intermodal Transportation for Containers and Trailers — An Exploratory Study; August '80.		
10-80-10F	Système de transport multimodal de conteneurs et remorques: étude préliminaire; août '80.		

Research Seminar Series,

Fall '79/Spring '80.

Serie de séminaires de recherche,

automne '79/printemps '80.

Railway Costing Study, Report on Phase 2, (Vol. 1-5)

October '79.

Étude sur la formation des coûts des chemins de fer,

Rapport sur la phase 2, (Vol. 1-5)

octobre '79.

Public Meeting on Problems of the Handicapped With

regard to Public Transportation Under Federal Juris-

isdiction — Summary of Proceedings,

March '80.

Assemblée publique concernant les problèmes des

handicapés face aux services de transport en commun

de compétence fédérale — Compte rendu des discussions,

mars '80.

Guide for the Canadian Air Traveller,

December '80.

Transport aérien — Guide du voyageur canadien,

décembre '80.

Notes

rie de séminaires de recherche,
 tome 79/printemps '80.
 Research Seminar Series,
 ill '79/Spring '80.
 nde sur la formation des coûts des chemins de fer,
 pport sur la phase 2, (Vol. 1-5)
 tobre '79.
 ilway Costing Study, Report on Phase 2, (Vol. 1-5)
 ctobre '79.
 assemblée publique concernant les problèmes des
 ndicapés face aux services de transport en commun
 compétence fédérale — Compte rendu des discussions,
 ars '80.
 ublic Meeting on Problems of the Handicapped With
 gard to Public Transportation Under Federal Juris-
 ction — Summary of Proceedings,
 arch '80.
 ansport aérien — Guide du voyageur canadien,
 cembre '80.
 Guide for the Canadian Air Traveller,
 cembre '80.

RAPPORT	N ^o	TITRE
20-80-05F	20-80-11F	Caractéristiques des coûts et des capi- taux de l'industrie canadienne du camionnage; septembre '80.
20-80-05	20-80-11	Cost and Capital Characteristics of the Canadian Trucking Industry; septembre '80.
10-80-06F	40-80-12F	Economies d'échelle dans le transport aérien; juin '80.
10-80-06	40-80-12	Economies of Scale in the Airline Industry; juin '80.
40-80-07F	40-80-13F	L'industrie du transport interurbain par autocar et les effets de la réglementation; juillet '80.
40-80-07	40-80-13	Effects of Regulation on the Canadian Intercity Bus Industry; juillet '80.
20-80-08F		Mesure du volume de marchandises transportées par camion au Pérou; juillet '80.
20-80-08		Roadside Measurement of Road Cargo Flows in Peru; juillet '80.
10-80-09F		Le transport du bois dans le secteur nord- ouest du Québec; août '80.
10-80-09		Wood Transport in Northwestern Québec; août '80.
10-80-10F		Système de transport multimodal de conteneurs et remorques: étude pré- liminaire; août '80.
10-80-10		Intermodal Transportation for Con- tainers and Trailers — An Exploratory Study; août '80.

RAPPORT	N ^o	TITRE
	20-80-11F	Responsabilité à l'égard des passagers transportés par voie d'eau; septembre '80.
	20-80-11	Liability for the Carriage of Passengers by Water in Canada; septembre '80.
	40-80-12F	Une évaluation de l'efficacité de res- tictions en matière de tarifs aériens
	40-80-12	An Assessment of the Effectiveness Restrictions on Low-Priced Air fares; octobre '80.
	40-80-13F	Transporteurs aériens de service local assurant des services à taux unitaires dans le sud du Canada, 1972-1978; octobre '80.
	40-80-13	Local Service Air Carriers Providing Unit-Toll Services in Southern Canada, 1972-1978; octobre '80.

PORT	TITRE	N°	RAPPORT	TITRE
79-01F	Analyse de la capacité ferroviaire et méthodes connexes;	30-79-08F	Les transports et l'industrie canadienne des conserves de légumes;	30-79-08
79-01	Railway Capacity Analysis and Related Methodology;	30-79-08	Transportation Factors and the Canadian Vegetable Canning Industry;	30-79-08
79-02F	Le transport maritime international de ligne régulière et le commerce canadien.	10-79-09F	March '79.	10-79-09F
79-02	Etude de base des conférences maritimes au Canada;	10-79-09	octobre '79.	10-79-09
79-02	International Liner Shipping and Canadian Trade. A Background Study of Shipping Conferences Operating in Canada;	20-79-10F	March '79.	20-79-10F
79-03F	Analyse économique et financière du réseau de trains de voyageurs dans le corridor;	20-79-10	décembre '79.	20-79-10
79-03	Economic and Financial Analysis of the Corridor Rail Passenger System;	20-79-11F	December '79.	20-79-11F
79-04F	Services de trains de voyageurs assurés dans le corridor: Etude des tarifs et des recettes;	20-79-11	décembre '79.	20-79-11
79-04	Corridor Rail Passenger Services: Review of Fares and Revenues;	10-80-01F	December '79.	10-80-01F
79-05F	Regroupement des marchandises en unités de chargement. Une étude documentaire;	10-80-01	février '80.	10-80-01
79-05	Cargo Unitization. Selected aspects;	20-80-02F	mai '79.	20-80-02F
79-06F	La répartition des cargaisons et les conférences maritimes desservant le Canada. Etude relative au code de conduite de la CNUCED;	20-80-02	May '79.	20-80-02
79-06	Cargo Reservation and Liner Conference Shipping Serving Canada. An Analysis Related to the UNCTAD Code of Conduct;	10-80-03F	juillet '79.	10-80-03F
79-07F	La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Conséquences particulières pour le Canada;	40-80-04F	juin '79.	40-80-04F
79-07	The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. Some Implications for Canada;	40-80-04	June '79.	40-80-04

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révisable*	Décision révisée
Ministre des Transports	Ordonnance R-27953 du C.T.C.F. autorisant le CN à abandonner la subdivision Amiens, entre les p.m. 0.0 et 49.10, en Saskatchewan.	8 août	Révisable*	Décision révisée	modifiée
CP Rail	Ordonnance R-25774 du C.T.C.F. autorisant CP Rail à fermer son passage à niveau et le chemin arpenté dans la partie nord de la section 28, au p.m. 88.07, de la subdivision Wilkie (Saskatchewan).	30 août	Révisable*	Décision révisée	modifiée
Transportation Agency of Saskatchewan	Ordonnance R-28180 du C.T.C.F. autorisant l'abandon de la subdivision Asquith, entre les p.m. 0.0 et 29.2, en Saskatchewan.	30 août	Révisable*	Décision révisée	modifiée
Transport 2000 — Sioux Lookout	Plan définitif pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs.	10 août	Révisable*	Décision révisée	modifiée
CP Rail	Ordonnance R-29097 du C.T.C.F. autorisant la Toronto Transit Commission à construire un passage pour piétons sous les voies du CP Rail au p.m. 9.55 de la subdivision Galt.	18 oct.	Révisable*	Décision révisée	modifiée
Transport 2000	Ordonnance R-28953 du C.T.C.F. autorisant CN/VIA à supprimer le service de trains de voyageurs entre Québec (Ste-Foy) et Edmundston (N.-B.)	18 oct.	Révisable*	Décision révisée	modifiée
Municipalité rurale de Daly	Ordonnance R-26840 du C.T.C.F. autorisant CP Rail à abandonner la subdivision Lenore, entre les p.m. 0.0 et 41.3.	26 oct.	Révisable*	Décision révisée	confirmée
Rév. Andrew Hogan, député féd.	Ordonnance R-29643 du C.T.C.F. concernant le Plan définitif pour le service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs.	7 nov.	Révisable*	Décision révisée	confirmée
L. Benjamin, député féd.	Ordonnance R-28214 du C.T.C.F. autorisant l'abandon de la subdivision Meskanaw, entre les p.m. 1.94 et 71.64 en Saskatchewan.	16 nov.	Révisable*	Décision révisée	modifiée

* Transmis au comité modal compétent

Date de révision (1979)	Requête	Demandeur		Date de révision (1979)	Statut	Description
		Département	Titulaire			
25 mai	Décision 571 du C.T.A. accordant à Alberta Northern Airlines et à Highwood Air Services certaines autorisations.	Transport	Ministère des Transports	8 août	Révisable*	Décision originale confirmée
17 sept.	Ordonnance 1979-A-284 du C.T.A. autorisant Gilliam Air Services à utiliser également des aéronefs du groupe A en vertu du permis 2906/78(C).	Aviation	Ministère des Transports	8 août	Révisable*	Décision originale confirmée
16 nov.	Décision 5907 du C.T.A. lui refusant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW, à partir d'une base située à Buffalo Narrows (Saskatchewan).	Aviation	Ministère des Transports	18 juin	Révisable*	Décision originale modifiée
16 nov.	Rejet du C.T.A. de l'autorisation temporaire.	Aviation	Ministère des Transports	8 août	Révisable*	Décision originale confirmée
30 nov.	Ordonnance 1979-A-706 du C.T.A. annulant le permis 573/77(CF).	Aviation	Ministère des Transports	18 juin	Révisable*	Décision originale modifiée
7 déc.	Ordonnance 1979-A-737 du C.T.A. annulant le service de la classe 7 du permis 2623/76(C).	Aviation	Ministère des Transports	26 mars	Révisable*	Décision originale modifiée
26 mars	Plan définitif pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs.	Rail	Ministère des Transports	18 juin	Révisable*	Décision originale modifiée
8 août	Ordonnance R-28507 du C.T.C.F. autorisant la municipalité rurale de Corman Park à élargir le chemin municipal d'accès principal à la ferme, au p.m. 101,28 de la subdivision Sutherland (Saskatchewan).	Rail	Ministère des Transports	8 août	Révisable*	Décision originale modifiée
8 août	Ordonnance R-28039 du C.T.C.F. autorisant le ministère des Transports du Québec à déplacer, à élargir et à améliorer le passage à niveau de la rue Pease, entre les p.m. 85,40 et 85,38, de la subdivision Danville.	Rail	Ministère des Transports	8 août	Révisable*	Décision originale confirmée
8 août	Ordonnance R-27953 du C.T.C.F. autorisant le CN à abandonner la subdivision Amiens, entre les p.m. 0,0 et 49,10, en Saskatchewan.	Rail	Ministère des Transports	18 juin	Révisable*	Décision originale modifiée
8 août	Ordonnance R-28507 du C.T.C.F. autorisant la municipalité rurale de Corman Park à élargir le chemin municipal d'accès principal à la ferme, au p.m. 101,28 de la subdivision Sutherland (Saskatchewan).	Rail	Ministère des Transports	18 juin	Révisable*	Décision originale modifiée
8 août	Ordonnance R-28039 du C.T.C.F. autorisant le ministère des Transports du Québec à déplacer, à élargir et à améliorer le passage à niveau de la rue Pease, entre les p.m. 85,40 et 85,38, de la subdivision Danville.	Rail	Ministère des Transports	8 août	Révisable*	Décision originale confirmée
8 août	Ordonnance R-28039 du C.T.C.F. autorisant le ministère des Transports du Québec à déplacer, à élargir et à améliorer le passage à niveau de la rue Pease, entre les p.m. 85,40 et 85,38, de la subdivision Danville.	Rail	Ministère des Transports	8 août	Révisable*	Décision originale confirmée

JUGEMENTS RENDUS PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS 130

Appellante	Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement
La Ronge Aviation Ltd.	Ordonnance 1979-A-553 du C.T.A. suspendant les permis 1227/61(C), 1426/63(C) et 2298/74(C) pendant 30 jours ainsi que le jugement du Ministre du 18 décembre 1979.	9 janv.	Jugement modifié
Adlair Aviation	Décision 5838 du C.T.A. rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Cambridge Bay (T. N.-O.), un service de la classe 4.	9 janv.	Accueil
Austin Airways et autres	Décision 5859 de C.T.A. autorisant l'exploitation d'un service de la classe 2 à Timmins (Ontario) et Val d'Or (Québec) et décision 5874 du C.T.A. autorisant l'exploitation de certains services par Air Brazeau Inc.	15 fév.	Accueil
Streep Bros. Marine Transport Ltd.	Décision 9-79 du C.T.E. rejetant l'autorisation de fournir un service sans horaire fixe dans la région de la rivière Mackenzie.	31 mars	Rejeté
Fredericton Flying Club	Décision 5756 du C.T.A. autorisant Miramichi Air Service à exploiter, à partir d'une base située à Frédericton (N.-B.), un service de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	31 mars	Rejeté
Big Sky Aviation Inc.	Décision 5822 du C.T.A. rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Moose Jaw (Saskatchewan), des services des classes 4, 9-4 et 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	3 avril	Rejeté
Bearskin Lake Air Service Ltd.	Décision 5853 du C.T.A. rejetant l'autorisation de modifier les permis 2653/77(NS), Cargo Ltd. à exploiter un service de la classe 3 limité au transport de marchandises uniquement, entre divers points de l'Ouest du Canada, au moyen d'aéronefs du groupe C.	8 juillet	Rejeté
Pacific Western Airlines	Décision 6073 du C.T.A. autorisant Swiftair de modifier le permis 2653/77(NS).	9 juillet	Rejeté
Bellevue Air Service Inc.	Décision 5935 du C.T.A. rejetant l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe B en vertu du permis 1887/69(C).	9 juillet	Rejeté
Arcnav Marine Ltd.	Décision 30-80 du C.T.E. rejetant l'autorisation de fournir un service sans horaire fixe à divers points du Canada.	21 juillet	Rejeté
Worldways Airlines Inc.	Décision 5986 du C.T.A. rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Toronto (Ontario), des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe F.	22 juillet	Renvoi à la Commission pour révision
North Canada Air Ltd.	Décision 6062 du C.T.A. autorisant High-Line Airways Inc. à exploiter, à partir d'une base située à Saskatoon (Saskatchewan), des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe C.	4 sept.	Rejeté
Toronto Airways/Air Atonabee Ltd.	Décision 5949 du C.T.A. autorisant Empire Aero Services Inc. à exploiter, à titre expérimental, pendant deux ans, un service de la classe 9-3, au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	16 oct.	Rejeté
Airgava Ltée	Décision du Comité de révision du 28 décembre 1979 autorisant Québeccair et Les Ailes du Nord Ltée à prolonger indéfiniment leurs services contractuels.	6 nov.	Renvoi à la Commission pour révision

* Transmis au comité modal compétent

Renvoi à la Commission pour révision
Décision
pendante

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Uklavik Flying Service/ Jimpson Air/Northwest territorial Airways	Décision du C.T.A. du 4 juillet 1980, envoyée par lettre, ordonnant la suspension des permis de Northward Airlines et leur annulation à compter du 1 ^{er} janvier 1981 à moins que le comité ne reçoive des avis de proposition le 31 décembre 1980 au plus tard.	18 déc.	Rejetée	
B. D'Astous	Ordonnance n° MV-1447-80 du C.T.V.M. refusant à J. Edgar Lévesque une subvention à l'égard de la période allant du 4 octobre 1974 au 17 mars 1975.	5 déc.	Rejetée	

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

Requérante	Requête	Date de l'audience	Révision	Décision
Benjamin, député/Keith ennet, député/Municipalité égionale de Sudbury	Décision n° 6056 du C.T.A. rejetant la règle n° 1960 du tarif C.C.T.(A) n° 195, déposée pour le compte de CP Air relativement aux bons 'Avant-Garde' et tarifs spéciaux 'Avant-Garde'. Ordonnance n° R-31079 du C.T.C.F. autorisant VIA Rail Canada et CP Rail à intégrer les services des trains transcontinentaux n° 1 et 2 et le service assuré entre Sudbury et White River (Ontario).	28 janv.	Décision modifiée	Décision pendante
CP Air Liée				

AUDIENCES

Annexe FF
Comité de révision

*Transmis au comité modal compétent

Requérante		Requête		Date de révision	Révision	
Pacific Western Airlines/ Calm Air	Décision 6046 du C.T.A. autorisant Lambair à déroger à la condition n° 3 (protection de route) prévue au permis 1153/60(C), mais uniquement à l'égard du transport de marchan- dis.	11 juillet	Révisable*	Décision pendante	Révisable	Décision originale modifiée
Time Air Ltd.	Permis d'intervenir dans le cadre de la requête en révision de la décision 6060 du C.T.A. déposée par PWA.	11 juillet	Rejetée		Rejetée	
Directeurs, Gateway Aviation Ltd.	Permis d'intervenir dans le cadre de la requête en révision de la décision 6060 du C.T.A. déposée par PWA.	11 juillet	Rejetée		Rejetée	
Baltiraco Ltd. (Niagara Heli-Air)	Ordonnance 1980-A-253 du C.T.A. suspendant les permis 920/58(H) et 345/64(H)(CF) et annulant lesdits permis si la titulaire ne rétablit pas ses services avant la date mentionnée.	1 ^{er} août	Révisable	Décision pendante	Révisable*	Décision originale modifiée
Québecair/Les Ailes du Nord	Décision du C.T.A. du 1 ^{er} août 1980, envoyée par télex, autorisant Air- gava Ltd. à ajouter temporairement Sept-Iles à ses permis 3030/79(NS) et 3031/79(NS).	18 août	Révisable*	Décision pendante	Révisable*	Décision pendante
Bradley Air Services Ltd.	Décision du C.T.A. du 16 juin 1980, envoyée par lettre, considérant la lettre de Bradley Air du 6 juin 1980 comme une réponse à une réponse relativement au rôle n° 4788.	5 sept.	Rejetée		Rejetée	
Québecair/Les Ailes du Nord	Décision 6149 du C.T.A. autorisant Airgava Ltd. à exploiter des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéro- nefs du groupe E.	5 sept.	Rejetée		Rejetée	
Air Satellite	Décision du C.T.A. du 1 ^{er} août 1980, envoyée par télex, autorisant Air- gava Ltd. à ajouter temporairement Sept-Iles à ses permis 3030/79(NS) et 3031/79(NS).	5 sept.	Révisable*	Décision pendante	Révisable*	Décision pendante
Ville de Hanover	Décision du C.T.A. du 26 juin 1980, envoyée par télex, refusant à Wing- ham Air Services l'autorisation d'établir une école satellite d'entraî- nement au vol à Hanover (Ontario).	5 sept.	Rejetée		Rejetée	
Austin Airways	Ordonnance 1980-A-497 du C.T.A. suspendant, pendant 14 jours consé- cutifs, l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe E en vertu de deux permis.	23 sept.	Révisable*	Décision originale confirmée	Révisable*	Décision originale confirmée
Pacific Western Airlines	Ordonnance 1980-A-534 du C.T.A. rejetant une augmentation de tarifs proposée à l'égard de services entre des points au Canada.	30 sept.	Partielle- ment révisable*	Décision originale confirmée	Partielle- ment révisable*	Décision originale confirmée

Transmis au comité modal compétent

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Décision Révision
Kingston Air Services Ltd.	Décision 5949 du C.T.A. autorisant l'Empire Aero Service à exploiter un service de la classe 9-3 entre S. Yracuse (N.-Y.) et Ottawa (Ontario), au moyen d'aéronefs des groupes B et C. Décisions du C.T.A. des 16 et 17 janvier 1980 relatives aux requêtes déposées par Air Altonabee et Dash-Air.	23 janv.	Rejetée	
Canavia Transit				
Association des propriétaires du Lac Sept-Îles	Décision 5966 du C.T.A. autorisant 87322 Canada Ltd. à exploiter, à partir d'une base située à Saint-Raymond (Québec), des services aériens commerciaux de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe A. Décision 5891 du C.T.A. l'autorisant à utiliser des aéronefs du groupe C d'un poids brut maximal au décollage de 9 000 livres, en vertu du permis 2028/70(C).	11 mars	Révisable*	Décision pendante
Justin Airways	Décision 5954 du C.T.A. rejetant une modification au permis 338/48(NS). Décision 6010 du C.T.A. rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Anglemont (C.-B.), des services des classes 4, 9-4 et 7. Décision 5964 du C.T.A. rejetant l'autorisation d'exploiter des services dans un rayon de 400 milles de North Bay (Ontario).	11 mars	Révisable*	Décision originale confirmée
Timberline Helicopters		11 mars	Rejetée	
Tipissing Helicopters		11 mars	Rejetée	
Laurentian Air Service	Ordonnance 1980-A-1 du C.T.A. annulant l'autorisation d'exploiter service de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A et D, en vertu du permis 5/45(C).	11 mars	Révisable*	Décision originale modifiée
Laurentian Air Service	Ordonnance 1980-A-8 du C.T.A. autorisant le transfert de certaines autorisations de la requérante à Kingston Air Services.	11 mars	Révisable*	Décision originale modifiée
Québecair	Décision du C.T.A. du 31 mars 1980, envoyée par télex, rejetant une requête en prolongation relativement au dépôt d'une intervention contraire à une requête présentée par Nolisair International Inc.	3 avril	Rejetée	
Mark Air Ltd.	Ordonnance 1980-A-26 du C.T.A. annulant le permis 2751/77(C). Décision 6058 du C.T.A. autorisant Jackson Air Services à exploiter, à partir d'une base située à Flin Flon (Manitoba), un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	10 avril	Révisable	Décision originale modifiée
Transmis au comité modal compétent		10 avril	Rejetée	

Requérante	Requêtes	Requête	Date de révision	Décision	Décision	Révision
Plusieurs requêtes ³	Ordonnance n° R-31079 autorisant VIA Rail Canada et CP Rail à intégrer les services assurés au moyen des trains transcontinentaux n° 1 et 2 et le service assuré entre Sudbury et White River (Ontario).	Ordonnance n° R-31299 autorisant certaines compagnies ferroviaires à abandonner l'exploitation de divers services de trains de voyageurs en Ontario.	5 déc.	Révisable*	Décision pendante	Décision pendante
Plusieurs requêtes	Décision par lettre rendue par la Division de l'Ouest le 16 déc. 1980 concernant la subdivision Miniota (Manitoba).	Décision par lettre rendue par le C.T.C.F. le 30 juin 1980, laquelle évaluait les coûts de construction d'un nouveau passage à niveau au CP Rail.	30 déc.	Révisable*	Décision pendante	Décision pendante
Charles Mayer, député	Ordonnance n° R-31194 autorisant Paul J. Eyratre à en appeler de l'augmentation du tarif voyageurs spécial, local et commun n° 1, CCT 1, de VIA.	Ordonnance n° R-31204 sommant le CN à verser une certaine partie du coût de reconstruction d'un pont au p.m. 16,89 de la subd. Edson (Alberta).	30 déc.	Révisable*	Décision pendante	Décision pendante
VIA Rail Canada			30 déc.	Rejetée		
Chemin de fer Nationaux du Canada			30 déc.	Révisable*	Décision pendante	Décision pendante
COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS						
Golfe Hélicoptère Service	Lettre directive du C.T.A. enjoignant la requérante de publier des tarifs d'affrètement similaires à l'égard du même type d'aéronef et d'un même secteur (ou zone) d'exploitation.	Décision 5961 du C.T.A. refusant l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe C en vertu des permis C.T.A. 2884/78(C) et 624/78(C).	14 janv.	Révisable	Décision orig. modifiée	Décision orig. modifiée
Shirley Helicopters		Ordonnance 1979-A-704 du C.T.A. annulant les permis 1214/61(C) et 356/76(CF).	15 janv.	Rejetée		
Bellevue Air Service Inc.	Décision 5935 du C.T.A. rejetant l'autorisation d'utiliser également des aéronefs du groupe B en vertu du permis 1887/69(C).	Ordonnance 1979-A-657 du C.T.A. supprimant certaines conditions ainsi que l'autorisation de desservir certains points en vertu du permis 1886/69(NS).	15 janv.	Rejetée		
Arrow Aviation Ltd.			15 janv.	Rejetée		

*Transmis au comité modal compétent

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Gouvernement de la Saskatchewan Ville de Hamilton	Ordonnance n° R-28180 relative à l'abandon de la subd. Asquith. Ordonnance n° R-29759 autorisant la reconstruction d'un passage inférieure permettant à l'avenue Lake de passer sous les voies ferrées au p.m. 37,57 de la subd. Grimbsby. Décision rendue le 21 janvier 1980 par le C.T.C.F. rejetant le maintien de l'ordonnance n° R-29767. Jugement rendu le 5 nov. 1979 par le C.T.C.F. concernant l'abandon des subd. Cowichan et Tidewater.	7 fév.	Rejetée	Décision originale modifiée
Canadien National/ Canadien Pacifique	Chemins de fer Nationaux du Canada	10 avril	Révisable	Décision originale confirmée
Miniota Subdivision Retention Comité (Comité sur le maintien de la subd. Miniota) R.J. Giroux	Décision rendue le 13 sept. 1979 par le C.T.C.F. déclarant que la subd. Mont-Royal est un embranchement. Décision rendue le 24 avril 1980 par le C.T.C.F. rejetant sa requête en vue de tenir une audience publique concernant le transport du grain par CN et CP Rail. Ordonnance n° R-30934 déclarant que le service de trains de voyageurs Montréal-Farnham est un service de banlieue.	25 juin	Rejetée	
Transport 2000 Canada	Ordonnance n° R-31299 autorisant certaines compagnies ferroviaires à abandonner l'exploitation de divers services de trains de voyageurs en Ontario. Ordonnance n° R-31079 autorisant VIA Rail Canada et CP Rail à intégrer les services assurés au moyen des trains transcontinentaux n° 1 et 2 et le service assuré entre Sudbury et White River (Ontario). Requête en vue du maintien de la décision n° 1980-06 rendue par le Comité de révision le 8 sept. 1980 et de l'ordonnance n° R-30934. Ordonnance n° R-31067 autorisant le Comité directeur d'E. et N. à en appeler de l'augmentation du tarif voyageurs spécial, local et commun n° 1, CCT 1, de VIA. Ordonnance n° R-31302 autorisant le CN à supprimer des dépôts de colis et des gares en Ontario.	8 sept.	Rejetée	
Transport 2000 Canada	Ordonnance n° R-31079 autorisant VIA Rail Canada et CP Rail à intégrer les services assurés au moyen des trains transcontinentaux n° 1 et 2 et le service assuré entre Sudbury et White River (Ontario). Requête en vue du maintien de la décision n° 1980-06 rendue par le Comité de révision le 8 sept. 1980 et de l'ordonnance n° R-30934. Ordonnance n° R-31067 autorisant le Comité directeur d'E. et N. à en appeler de l'augmentation du tarif voyageurs spécial, local et commun n° 1, CCT 1, de VIA. Ordonnance n° R-31302 autorisant le CN à supprimer des dépôts de colis et des gares en Ontario.	5 sept.	Rejetée	
Transport 2000 Canada	Ordonnance n° R-31299 autorisant certaines compagnies ferroviaires à abandonner l'exploitation de divers services de trains de voyageurs en Ontario. Ordonnance n° R-31079 autorisant VIA Rail Canada et CP Rail à intégrer les services assurés au moyen des trains transcontinentaux n° 1 et 2 et le service assuré entre Sudbury et White River (Ontario). Requête en vue du maintien de la décision n° 1980-06 rendue par le Comité de révision le 8 sept. 1980 et de l'ordonnance n° R-30934. Ordonnance n° R-31067 autorisant le Comité directeur d'E. et N. à en appeler de l'augmentation du tarif voyageurs spécial, local et commun n° 1, CCT 1, de VIA. Ordonnance n° R-31302 autorisant le CN à supprimer des dépôts de colis et des gares en Ontario.	18 juillet	Rejetée	
L. Benjamin, député	Royal est un embranchement. Décision rendue le 24 avril 1980 par le C.T.C.F. rejetant sa requête en vue de tenir une audience publique concernant le transport du grain par CN et CP Rail. Ordonnance n° R-30934 déclarant que le service de trains de voyageurs Montréal-Farnham est un service de banlieue.	5 sept.	Rejetée	
Transport 2000 Canada	Ordonnance n° R-31299 autorisant certaines compagnies ferroviaires à abandonner l'exploitation de divers services de trains de voyageurs en Ontario. Ordonnance n° R-31079 autorisant VIA Rail Canada et CP Rail à intégrer les services assurés au moyen des trains transcontinentaux n° 1 et 2 et le service assuré entre Sudbury et White River (Ontario). Requête en vue du maintien de la décision n° 1980-06 rendue par le Comité de révision le 8 sept. 1980 et de l'ordonnance n° R-30934. Ordonnance n° R-31067 autorisant le Comité directeur d'E. et N. à en appeler de l'augmentation du tarif voyageurs spécial, local et commun n° 1, CCT 1, de VIA. Ordonnance n° R-31302 autorisant le CN à supprimer des dépôts de colis et des gares en Ontario.	17 oct.	Rejetée	
Transport 2000 Canada	Ordonnance n° R-31299 autorisant certaines compagnies ferroviaires à abandonner l'exploitation de divers services de trains de voyageurs en Ontario. Ordonnance n° R-31079 autorisant VIA Rail Canada et CP Rail à intégrer les services assurés au moyen des trains transcontinentaux n° 1 et 2 et le service assuré entre Sudbury et White River (Ontario). Requête en vue du maintien de la décision n° 1980-06 rendue par le Comité de révision le 8 sept. 1980 et de l'ordonnance n° R-30934. Ordonnance n° R-31067 autorisant le Comité directeur d'E. et N. à en appeler de l'augmentation du tarif voyageurs spécial, local et commun n° 1, CCT 1, de VIA. Ordonnance n° R-31302 autorisant le CN à supprimer des dépôts de colis et des gares en Ontario.	17 oct.	Rejetée	
VIA Rail Canada	Ordonnance n° R-31299 autorisant certaines compagnies ferroviaires à abandonner l'exploitation de divers services de trains de voyageurs en Ontario. Ordonnance n° R-31079 autorisant VIA Rail Canada et CP Rail à intégrer les services assurés au moyen des trains transcontinentaux n° 1 et 2 et le service assuré entre Sudbury et White River (Ontario). Requête en vue du maintien de la décision n° 1980-06 rendue par le Comité de révision le 8 sept. 1980 et de l'ordonnance n° R-30934. Ordonnance n° R-31067 autorisant le Comité directeur d'E. et N. à en appeler de l'augmentation du tarif voyageurs spécial, local et commun n° 1, CCT 1, de VIA. Ordonnance n° R-31302 autorisant le CN à supprimer des dépôts de colis et des gares en Ontario.	17 oct.	Rejetée	
Ministère du Transport et des Communications de l'Ontario	Ordonnance n° R-31299 autorisant certaines compagnies ferroviaires à abandonner l'exploitation de divers services de trains de voyageurs en Ontario. Ordonnance n° R-31079 autorisant VIA Rail Canada et CP Rail à intégrer les services assurés au moyen des trains transcontinentaux n° 1 et 2 et le service assuré entre Sudbury et White River (Ontario). Requête en vue du maintien de la décision n° 1980-06 rendue par le Comité de révision le 8 sept. 1980 et de l'ordonnance n° R-30934. Ordonnance n° R-31067 autorisant le Comité directeur d'E. et N. à en appeler de l'augmentation du tarif voyageurs spécial, local et commun n° 1, CCT 1, de VIA. Ordonnance n° R-31302 autorisant le CN à supprimer des dépôts de colis et des gares en Ontario.	17 oct.	Révisable*	Décision pendante

**PROGRAMMES DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES
MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE
PAIEMENTS CERTIFIÉS (MILLIONS DE DOLLARS)**

121

Loi sur les taux de transport		des marchandises dans les provinces Maritimes		Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique		Article 3 (trafic en direction ouest)		Article 6 (trafic intérieur)		Article 6 (subvention sélective-traffic en direction ouest)		Article 6 (subvention sélective-traffic intérieur)		Article 6 (subvention provisoire-traffic intérieur)		Total (programme)		Nombre de réclamations déposées		Nombre de réclamations examinées		*Chiffre estimatif	
Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire
1979		1980		1979		1980		1979		1980		1979		1980		1979		1980		1979		1980	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11.1	—	—	—	—	—	10.7*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.8	37.6	2.2	20.8	37.6	2.2
7.6	2.0	—	7.6	2.0	—	8.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	207	2.2	146	207	2.2
2.9	2.6	—	2.9	2.6	—	2.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.3	37.6	2.2	4.3	37.6	2.2
5.5	21.1	—	5.5	21.1	—	27.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.3	21.1	—	1.3	21.1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.8	21.7	—	20.8	21.7	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141	214	—	141	214	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 360	13 438	—	13 360	13 438	—

Grands lacs	
Titulaire	Nbre de navires autorisés
McKeil Work Boats Ltd.	1
Canada Steamship Lines Inc.	4
A.B. McLean Ltd.	1
	<u>6</u>
Fleuve Mackenzie	
Titulaire	Nbre de navires autorisés
Arctic Transportation	33
Cooper Barging Service Ltd.	7
Little (3) Transport & Salvage Ltd.	194
Société des transports du Nord Limitée	<u>236</u>
Ouest de l'Arctique canadien	
Titulaire	Nbre de navires autorisés
Arctic Transportation Ltd.	25
Société des transports du Nord Limitée	67
	<u>92</u>

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
68. 26 août	Nicolai Maersk	DAN.	Imperial Oil	Accordée
69. 26 août	Flying Princess	E.-U.	Flying Princess Trans. Corp.	Accordée
70. 29 août	Navire citerne non identifié	ETR.	Central Design	Accordée
71. 3 sept.	Jupiter	E.-U.	Sunoco Inc.	Accordée
72. 5 sept.	Alexandra IV	GRE.	Ultramar	Accordée
73. 9 sept.	Acavus	R.-U.	Shell Canada	Rejetée
74. 9 sept.	Golden Endeavour	E.-U.	Ultramar	Accordée
75. 10 sept.	Esthel	FIN.	Ultramar	Retirée
76. 12 sept.	Ionna V	GRE.	Ultramar	Accordée
77. 15 sept.	Lake Anjara	LIB.	Victory Mills	Accordée
78. 22 sept.	Tradelight	GRE.	Sydney Steel	Accordée
79. 26 sept.	Umpkwa 8 9	E.-U.	Sceptre Dredging	Accordée
80. 2 oct.	Karl Frem	DAN.	Jourdain Navigation	Rejetée
81. 10 oct.	Norchem	JAP.	Colley Motorships	Retirée
82. 22 oct.	Mantis	R.-U.	Hydrospace Marine	Accordée
83. 21 oct.	Ocean Ray	E.-U.	Collins Customs Brokers	Retirée
84. 29 oct.	Philippe Noire	GRE.	Gulf Canada	Accordée
85. 31 oct.	Norchem	JAP.	Noranda	Accordée
86. 5 nov.	Cargo général non identifié	ETR.	Empire Stevedoring	Accordée
87. 5 nov.	Porte-conteneurs non identifié	ETR.	Nfland Containers Lines	Rejetée
88. 4 nov.	West Venture	NOR.	Mobil Oil	s/o
89. 14 nov.	Evdiri	LIB.	Ultramar	Rejetée
90. 27 nov.	Saturn	E.-U.	Shell Canada	Accordée
91. 28 nov.	Navire citerne non identifié	ETR.	Gulf Canada	Accordée
92. 25 nov.	Stella Scalett	SUE.	Société des traversiers	Rejetée
93. 9 déc.	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Accordée
94. 4 déc.	4 chalands	E.-U.	Shentair Vancouver	s/o
95. 3 déc.	Aquarius	P.B.	Dome Petroleum	Rejetée
96. 18 déc.	Navire citerne non identifié	ETR.	Colley Motorships	Accordée
97. 18 déc.	Chaland non identifié	E.-U.	Genstar Construction	s/o
98. 23 déc.	Barbara Ann	E.-U.	Q.O. Transportation	Accordée
99. 23 déc.	Kinsdale/LSC 236	E.-U.	Ultramar	Accordée
100. 24 déc.	Majestic	LIB.	Irving Oil	Accordée

N°	Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exposé
15.	6 mars	Dogger Shore	R.-U.	Offshore Marine	Accor
16.	14 mars	Ralph O. Rhoades	R.-U.	Lib.	Accor
17.	17 mars	Gregerso	FIN.	Groupe Desgagnés	Accor
18.	18 mars	Navire citerne non identifié	ETR.	Ultramar Canada	Rejet
19.	21 mars	Navire citerne non identifié	ETR.	Cominco Ltd.	Rejet
20.	1 avr.	Norchem	JAP.	Noranda Mines Ltd.	Rejet
21.	2 avr.	Golden Park	COR.	Gulf Canada	Accor
22.	10 avr.	Western Narrows	E.-U.	Chevron/Standard	Accor
23.	10 avr.	Navire citerne non identifié	ETR.	Ultramar	Rejet
24.	18 avr.	Stolt Castle	LIB.	Shell Canada	Accor
25.	28 avr.	Christine 'E'/Nepco 142	E.-U.	Colley Motorships	Accor
26.	29 avr.	Christine 'F'/Nepco 142	E.-U.	Colley Motorships	Accor
27.	2 mai	Achatina	R.-U.	Shell Canada	Accor
28.	2 mai	Philips Armanas	LIB.	Sunoco Inc.	Accor
29.	9 mai	Maria Isabella	LIB.	Ultramar Canada	Accor
30.	9 mai	Haakon	E.-U.	Lee and Drummond	Accor
31.	15 mai	Golden Dolphin	E.-U.	Ultramar	Accor
32.	15 mai	Bea Theriot/Nepco 140	E.-U.	Ultramar	Accor
33.	15 mai	Brainstorm/Lucky	E.-U.	Yukon Navigation	Accor
34.	20 mai	World Negotiator	LIB.	Sydney Steel	Accor
35.	22 mai	Sea rover	SING.	Gulf Canada	Accor
36.	23 mai	Margaret Hannah/Hannah 2902	E.-U.	Sunoco Inc.	Accor
37.	26 mai	2 porte-conteneurs	ETR.	Montreal Shipping	Retiré
38.	26 mai	Aqua Star	R.-U.	Fairfield Industries	Retiré
39.	27 mai	Gemini	E.-U.	Sunoco Inc.	s/o
40.	29 mai	Bea Theriot/Nepco 140	E.-U.	Colley Motorships	Rejet
41.	5 juin	Norchem	JAP.	Colley Motorships	Accor
42.	6 juin	Bea Theriot/Nepco 140	E.-U.	Noranda Mines Ltd.	Accor
43.	10 juin	Seaforth Warrior	E.-U.	Colley Motorships	Accor
44.	11 juin	Rowan Juneau	R.-U.	Federal Commerce	Accor
45.	12 juin	Morania Abaco	E.-U.	Mobil Oil Canada	s/o
46.	13 juin	2 navires d'approvisionnement	E.-U.	Ultramar	Accor
47.	17 juin	Foss 242, 245 & 257	ETR.	Halco Inc.	Accor
48.	23 juin	Stolt Castle	LIB.	Dillingham Corp.	Accor
49.	23 juin	Sandtor	ALT.	Crosbie Enterprises	Accor
50.	25 juin	4 grues flottantes	E.-U.	P. Kiewit & Sons	Accor
51.	2 juin	Thylla	LIB.	Ultramar	Accor
52.	2 juin	Arctic Breaker	CAN.	Fed Com & Nav	Accor
53.	7 juin	Cherry Earl	SING.	Gulf Canada	Accor
54.	8 juin	Navire citerne non identifié	ETR.	Ultramar	Accor
55.	10 juin	Point Margo	E.-U.	B.P. Canada	Accor
56.	10 juin	Navire citerne non identifié	ETR.	B.P. Canada	Accor
57.	11 juin	Jas. Turecamo/Phoenix	E.-U.	Esso Chemicals	Accor
58.	16 juin	Federal Pioneer	CAN.	Fed Com & Navy	Accor
59.	18 juin	Golden Dolphin	E.-U.	Ultramar	Rejet
60.	18 juin	Navire citerne non identifié	ETR.	Ultramar	Accor
61.	23 juin	Stolt Castle	LIB.	Polystar Ltd.	Accor
62.	28 juin	Thorun	NOR.	Sydney Steel	Accor
63.	1 août	Sagaflord	NOR.	Empire Shipping Co. Ltd.	Accor
64.	5 août	Corina	SUE.	CIL	Accor
65.	8 août	Schnoorum	ALT.	Crosbie Offshore	Accor
66.	14 août	Marli	ALT.	Colley Motorships	Accor
67.	25 août	Canso Transport	CRE.	Halco Inc.	Accor
		Coastal Transport	NOR.		

Annexe AA

Comité des transports par eau

REQUÊTES EN 1980

117

Requêtes	Reçues	Aggravées	Autres
Projets d'acquisition (art. 27 de la L.N.T.)	3		2 aucune opposition 1 retirée

Projets de tarif de droits de pilotage
art. 23 de la Loi sur le pilotage

Administration de pilotage de l'Atlantique 2
Administration de pilotage des Laurentides 3
Administration de pilotage du Pacifique 2
Administration de pilotage des Grands lacs 1

Approbation de tarifs — Loi sur les transports 10

Permis de transport par eau
Loi sur les transports —

Grands lacs
fleuve Mackenzie

Ouest de l'Arctique

Permis modifiés — Loi sur les transports

Grands lacs
fleuve Mackenzie

Loi sur les transports — décisions du Comité de révision — aucune

Annexe BB

Comité des transports par eau

PERMIS DELIVRÉS EN 1980

N°	Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
1.	2 janv.	Niederntor	ALL.	Crosbie Enterprises	Accordée
2.	3 janv.	Federal Nova	R.-U.	Federal Commerce	Accordée
3.	10 janv.	Navire citerne non identifié	ETR.	Ultramar Canada	Accordée
4.	10 janv.	Scaptrade	GRE.	Gulf Canada	Accordée
5.	11 janv.	Wotoni	MAL.	Calpat Ltd.	Accordée
6.	11 janv.	Seahorse	NOR.	Atlantic Ships Management	Accordée
7.	29 janv.	1 ou 2 cargo général	ETR.	Pacific Rim Steamships	Accordée
8.	31 janv.	Morania Abaco	E.-U.	Ultramar Canada	Retirée
9.	4 févr.	Achilleus	GRE.	Sydney Steel	Accordée
10.	5 févr.	World Freeport	LIB.	Ultramar Canada	Accordée
11.	5 févr.	Haakon	E.-U.	Western Bridge	Accordée
12.	7 févr.	Afran Leeward	LIB.	Gulf Canada	Accordée
13.	11 févr.	Cargo général non identifié	ETR.	Cominco Ltd.	Rejetée
14.	4 mars	Stena Nordica	SUE.	C.N. Marine	Accordée

**REQÜETES
PORTANT SUR DES PERMIS/VOLS**

	1979	1980
Requérants canadiens	37	43
Requérants étrangers	155	246
Requêtes portant sur des vols	128	199

DÉPÔTS DE TARIFS

	1978	1977/1978	1978/1979	1980	1979/1980	1978-1979	1979-1980
Services internationaux	45 123	17 579	82 815	78 842	54 038	83.5	84.1
Passagers Canada/E.-U.	62 702	115 172	115 172	132 880	132 880	83.7	83.7
Total des passagers	18 609	12 123	14 474	10 596	10 596	(-34.9)	(-12.6)
Ret-Canada/E.-U.	8 681	6 250	5 640	4 516	3 485	66.7	138.3
Ret outremer	7 730	5 640	5 640	8 544	191 021	60.3	51.5
Offrements	3 518	101 327	153 659	191 021	14 349	51.6	24.3
Horaires	9 927	11 184	10 629	14 643	294	12.7	30.9
Pages de tarif	277	555	555	294	294	200.4	(-47.0)
Total des dépôts	9 650	111 254	164 843	205 664	205 664	48.1	24.8
Services intérieurs	9 650	111 254	164 843	205 664	205 664	48.1	24.8
Horaires	9 650	111 254	164 843	205 664	205 664	48.1	24.8
Pages de tarif	277	555	555	294	294	200.4	(-47.0)
Total des dépôts	9 650	111 254	164 843	205 664	205 664	48.1	24.8

(1980 uniquement). Ces chiffres ne comprennent pas les affrètements internationaux autorisés à titre de voIs ABC ou AVTC et par la suite changés en ABC/AVTC. L'introduction d'un nouveau type d'affrètement (ABC/AVTC) en 1980 a réduit considérablement le nombre apparent de voIs ABC et AVTC en partance du Canada mais si l'on ajoute les totaux des voIs AVTC, ABC/AVTC (originaux) et des conversions de voIs ABC et AVTC en ABC/AVTC, on constate que les chiffres sont légèrement supérieurs - 18 236 voIs, 12979 / 12979 - 3 066 141 sièges; 1980 - 18 448 voIs, 3 098 588 sièges.

STATISTIQUES CHOISIES

Nombre de titulaires		1979	1980
Transporteurs autorisés			
Aéronefs à voilure fixe			
Aéronefs à voilure tournante			
Transporteurs nationaux			
Transporteurs étrangers			
Requêtes en obtention de permis			
En main au 1 ^{er} janvier 1980			
Reçues durant l'année			
Étudiées			
En cours de règlement			
Aggravées			
Rejetées			
Retirées			
Refusées			
En main			
Autorisations			
Rétablies			
Rescindées, annulées, suspendues			
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés			
Exemptions à l'égard d'agriculteurs « volants »			
Ordonnances et décisions			
Ordonnances publiées			
Décisions rendues			
Décisions et ordonnances révisées			

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1979
ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

Subdivision		Entre		Pertes réelles réclamées ¹	
Alberta					
1. Barrhead		Busby-Barrhead		\$ 367 305 ²	
2. Lac La Biche		Carbondale-Lac La Biche		4 485 026	
3. Peace River		Lac La Biche-Waterways		1 432 138	
4. Smoky		Roma Jct.-Hines Creek		142 277	
5. Smoky		Rycroft-Spirit River		1 985 797	
-Grande Prairie		Winagami-Frontière C.-B.			
Colombie-Britannique		Frontière C.-B.-Dawson Creek		526 479	
		Total		\$8 939 022	
					\$4 596

¹Réclamation soumise le 22 septembre 1980, à moins d'indication contraire.

²Réclamation soumise le 15 octobre 1980.

³L'analyse des réclamations est incomplète. En conséquence, le paiement indiqué s'applique au montant total de la réclamation par anticipation déposée le 9 janvier 1979, pour la même année, conformément au Crédit de transports 85(a) de la Loi n° 4 portant attestation de crédits de 1975.

Les personnes désirant obtenir des renseignements par embranchement doivent s'adresser au Service d'information, Commission canadienne des transports, Ottawa (Ontario), K1A 0N9. Les données voulues seront alors envoyées dès qu'elles seront disponibles.

Annexe R

Comité des transports par chemin de fer

ALGOMA CENTRAL RAILWAY COMPANY RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1979 ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

80 % des pertes réelles	réclamées ¹	Paiements versés au 31 déc. 1980 (80 % des pertes réelles certifiées)
1 478 855	\$1 131 734	

Services de trains de voyageurs
T. Sault-Sainte-Marie-Hearst

réclamation en dommage-
rent des pertes réelles sou-
mises le 9 octobre 1980. Dans
es rapports annuels précé-
ents figurait la somme
intégrale des réclamations.

Annexe S

Comité des transports par chemin de fer

CONSOLIDATED RAIL CORPORATION RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1979 ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

80 % des pertes réelles	réclamées ¹	Paiements versés au 31 déc. 1980 (80 % des pertes réelles certifiées)
127 581 \$	Aucun ²	

Services de trains de voyageurs
1. Welland-Buffalo²

Réclamations en dédom-
magement des pertes réelles
soumises le 28 mars 1980.
Dans les rapports annuels
précédents figurait la
somme intégrale des
réclamations.
Le Comité a autorisé la
compagnie susmentionnée à
présenter sa réclamation à
l'égard du point Buffalo
plutôt que Fort-Erie.
Ce service a été jugé non
rentable, mais on en a
ordonné le maintien. Aucun
paiement n'a été versé puis-
que certaines questions
n'ont pas encore été réglées.

CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1979
ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs ¹		Total	
1. Halifax-Yarmouth			
2. Montréal-Saint-Jean (N.-B.)			
3. Montréal-Québec			
4. Montréal-Labelle/Mont-Laurier ²			
5. Montréal-Ottawa (rive nord)			
6. Toronto-Havelock			
7. Toronto-Hamilton			
8. Sudbury-White River			
9. Calgary-Edmonton Sud			
10. Victoria-Courtenay			
11. Truro-Windsor			
12. Montréal-Farnham			
80 % des pertes réelles	\$ 252 745	\$4 730 847	\$2 443 793
31 déc. 31	1 189 898		
versés	1 274 268		
Paie	372 259		
	280 846		
	120 696		
	123 285		
	191 854		
	286 914		
	214 392		
	53 631		
	370 059		

¹VIA Rail Canada est chargée d'assurer tous les services, sauf les liaisons Truro-Windsor et Montréal-Farnham, depuis le 1^{er} avril 1980.

²80% des pertes réelles réclames le 7 juillet 1980. Dans les rapports annuels précédents figurait la somme intégrale des réclamations.

³L'analyse des réclamations est incomplète. En conséquence, le paiement indiqué s'applique au montant total de la réclamation par anticipation déposée le 2 janvier 1979 pour la même année, conformément au Crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.

Les personnes désirant obtenir des renseignements par embranchement doivent s'adresser au Service d'information, Commission canadienne des transports, Ottawa (Ontario), K1A 0N9. Les données voulues seront alors envoyées des qu'elles seront disponibles.

Pertes réelles réclamées ¹		Entre		Paiements versés au 31 déc. 1980 ²	
\$85 457 230		Total		\$57 487 444	
151 794	1 220 915	Forth-Benalto		101 205	
	1 602 000	Empress-Bassano		515 806	
	1 845 031	Stirling-Cardston		893 353	
257 485	1 602 000	Kerobert-Coronation		1 507 442	
883 620	1 845 031	Epping-Paradise Valley		182 834	
1 693 781	257 485	Bassano-Standard		712 473	
	883 620	Coronation-Nevis		1 024 135	
	1 693 781	(y compris Lembr. Corel)			
		Langdon-Kirkpatrick		553 663	
		Cosway-Wimborne			
		Eltham-Hays			
2 728 614	1 602 000	Aldersyde-Fort Macleod		1 841 451	
	1 686 288	(y compris Lembr. Claresholme Airport)		878 641	
2 353 847		Manyberries-Stirling		1 947 408	
270 225		Gleichen-Shepard		125 881	
666 889		Coalhurst-Turin		680 266	
4 247 618		Lloydminster-Clover Bar		2 178 618	
		(y compris Lembr. Chemical)			

réclamation soumise le 1^{er} décembre 1980. Tous les paiements ont été déterminés d'après les réclamations en dédom-nagement des pertes réelles fournies le 20 février 1980. Aucun rajustement effectué au 31 décembre 1980. (1) Après le montant inscrit dans le bilan au 31 décembre 1979 et non protégé du 1^{er} janvier au 25 juillet 1979. Les réclamations ont été présentées pour cette dernière période en vertu de l'article 256. Se prolonge en Alberta sur une faible distance. Se prolonge au Manitoba sur une faible distance. Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance. Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

Alberta
 Alberta Central³
 Bassano
 Cardston
 Coronation⁶
 Furness⁶
 Irricana
 Lacombe
 Langdon³
 -Acme
 Lomond
 Macleod
 Stirling
 Strathmore³
 Turin
 Willingdon
 9.

Comité des transports par chemin de fer

CANADIAN PACIFIC LIMITED
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1979
ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

[illegible]

Subdivision		Entre		Total	
Colombie-Britannique					
10. Carmi					
11. Kaslo					
12. Princeton					
(Embr. Nicola)					
		Midway-Pentiction		89 540 ⁷	
		Denver Canyon-Nakusp		460 551	
		Merritt-Nicola		21 867	
				\$12 530 939	
					\$7 910 211
Pertes réelles réclâmées ¹		Paievements versés au 31 déc. 1980			

Réclamation soumise le 2 décembre 1980. Tous les paiements ont été déterminés d'après les réclamations en dédommagement des pertes réelles soumise le 20 février 1980. Aucun rajustement effectué au 31 décembre 1980. d'après le montant inscrit en (1). Les paiements ne peuvent être recommandés que si les embranchements ont été jugés « non rentables ». Aucune décision n'a été prise dans ce cas. Comme il s'agit d'une nouvelle requête, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année. Suspension des subventions en attendant la clarification du fondement juridique de la requête en abandon. Embranchement non protégé du 1^{er} janvier au 25 juillet 1979 et protégé du 26 juillet au 31 décembre 1979. Les réclamations ont été présentées pour cette dernière période en vertu de l'article 258. Abandon autorisé en 1979, n'est donc admissible que pour une partie de l'année. Admissible que pour la période comprise entre le 26 juillet et le 31 décembre 1979. Par la suite, le reste de l'embranchement est protégé.

Province	Subdivision	Entre	Pertes réelles	réclamées	31 de
Nouveau-Brunswick	1. Shore Line		\$ 84 020		
	2. Maniwaki				
	3. Piles				
	4. Q.C.R. Tring				
	5. Q.C.R. Tring				
	6. Sainte-Agathe				
	7. Témiscaming				
	8. Eganville				
	9. Walkerton				
	10. Lenore				
Manitoba	11. Lytleton ⁶				
	12. Miniota				
	13. Miniota				
	14. Snowflake				
	15. Amulet ⁶				
	16. Asquith				
	17. Bromhead ⁶				
	18. Colonsay ⁶				
	19. Colonsay				
	20. Colony ⁶				
Saskatchewan	21. Dunelm ⁶				
	22. Fife Lake ⁶				
	23. Kelfield ⁶				
	24. Matadore ⁶				
	25. Matador				
	26. McMorran ⁶				
	27. Melfort ⁶				
	28. Melfort ⁶				
	29. Pennant ⁶				
	30. Shamrock				
Alberta	31. Wishart ⁶				
	32. Alberta Central ⁶				
	33. Cardston				
	34. Furness ⁶				
	35. Langdon ⁶				
	36. Langdon				
	37. Rosemary				
	38. Strathmore ⁶				
	39. Vegreville				
	40. Willowdale				
Ontario	41. Cap de la Madeleine-Garneau				
	42. Tring [et]-Courcelles				
	43. Courcelles-Mégantic				
	44. Sainte-Agathe-Mont-Laurier				
	45. Gendreau-Angliers				
	46. Gaboury-Ville-Marie				
	47. Payne-Douglas				
	48. Saugeen-Walkerton				
	49. Forrest-Lenore				
	50. Deloraine-Dalry				
Quebec	51. Wood Bay-Snowflake				
	52. Grandall-Miniota				
	53. (y compris l'embr. Rapid City)				
	54. Brandon-Grandall				
	55. Deloraine-Dalry				
	56. Grandall-Miniota				
	57. Wood Bay-Snowflake				
	58. Crane Valley-Cardross				
	59. Urban-Sunningdale				
	60. Gladmar-Minton				
Manitoba	61. Dilke-Holdfast				
	62. Amazon-Colonsay				
	63. Rockglen-Killdeer				
	64. Player-Stimmie				
	65. Coronach-Big Beaver				
	66. Brass-Kelfield				
	67. Gunnworth-Waritime				
	68. Kyle-Matador				
	69. Milde-McMorran				
	70. Lanigan-Watson				
Saskatchewan	71. Wickett-Verlo				
	72. Archive-Hak				
	73. Foam Lake-Wishart				
	74. Cardston-Glenwood				
	75. Epping-Paradise Valley				
	76. Cosway-East Coulee				
	77. Kirkpatrick-East Coulee				
	78. Rosemary-Gem				
	79. Gleichen-Langdon				
	80. Willowdale				
Alberta	81. Cardston				
	82. Alberta Central ⁶				
	83. Cardston				
	84. Furness ⁶				
	85. Langdon ⁶				
	86. Langdon				
	87. Rosemary				
	88. Strathmore ⁶				
	89. Vegreville				
	90. Willowdale				
Manitoba	91. Dilke-Holdfast				
	92. Amazon-Colonsay				
	93. Rockglen-Killdeer				
	94. Player-Stimmie				
	95. Coronach-Big Beaver				
	96. Brass-Kelfield				
	97. Gunnworth-Waritime				
	98. Kyle-Matador				
	99. Milde-McMorran				
	100. Lanigan-Watson				
Saskatchewan	101. Wickett-Verlo				
	102. Archive-Hak				
	103. Foam Lake-Wishart				
	104. Cardston-Glenwood				
	105. Epping-Paradise Valley				
	106. Cosway-East Coulee				
	107. Kirkpatrick-East Coulee				
	108. Rosemary-Gem				
	109. Gleichen-Langdon				
	110. Willowdale				
Alberta	111. Cardston				
	112. Alberta Central ⁶				
	113. Cardston				
	114. Furness ⁶				
	115. Langdon ⁶				
	116. Langdon				
	117. Rosemary				
	118. Strathmore ⁶				
	119. Vegreville				
	120. Willowdale				

ANADIEN NATIONAL
ÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1979
ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Paiements
versés au
31 déc. 1980
(80 % des pertes
réelles certifiées)³

Services de trains de voyageurs ¹	80 % des pertes réelles réclamées ²	\$28 917 019
1. Montréal-Caspé; Québec-Moncton	\$ 2 026 555	
2. Montréal-Halifax/Sydney	7 473 784	
3. Sydney-Truro-Halifax	504 170	
4. Toronto-Kingston	396 414	
5. Montréal/Québec-Chicoutimi	1 132 001	
6. Québec-Cochrane-Noranda	1 296 872	
7. Montréal-Sherbrooke	271 325	
8. Ottawa-Bellville-Toronto	256 326	
9. Toronto-Stratford	253 442	
0. Toronto-North Bay-Kapuskasing	832 986	
1. Toronto-Niagara Falls	525 578	
2. Winnipeg-Thompson/Churchill	1 936 286	
3. Edmonton-Drumheller	177 860	
4. Jasper-Prince George-Prince Rupert	1 099 154	
5. Toronto-Barrie; Winnipeg-Sioux Lookout	176 782	
6. Moncton-Saint-Jean (N.-B.)	357 489	
7. Saskatoon-Le Pas	151 873	
8. Toronto-Stouffville	201 273	
9. Ottawa-Brockville-Toronto	1 338 497	
0. Regina-Saskatoon-Prince Albert	254 516	
1. Hearst-Nakina	16 083	
2. Hornepayne-Manitouwadge	6 994	
3. Wabowden-Gillam-Churchill	7 238	
4. Sioux Lookout-Thunder Bay Nord	30 323	
5. Flin Flon-Osborne Lake	15 604	
6. Le Pas-Lynn Lake	47 006	
7. Toronto-London-Sarnia	2 495 230	
8. Montréal-Québec	1 015 990	
9. Montréal-Brockville-Toronto	4 111 458	
0. Toronto-Windsor	2 550 426	
1. Montréal-Ottawa	1 585 981	
2. Toronto-North Bay (« Northlander »)	1 832 510	
Total	\$34 378 026	\$28 917 019

¹L'analyse des réclamations est incomplète. En conséquence, le paiement indiqué s'applique au montant total de la réclamation par anticipation déposée le 11 janvier 1979 pour la même année, conformément au Crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.

²Les personnes désirant obtenir des renseignements par embranchement doivent s'adresser au Service d'information, Commission canadienne des transports, Ottawa (Ontario), K1A 0N9. Les données voulues seront alors envoyées dès qu'elles seront disponibles.

1/1A Rail Canada est chargée d'assurer tous les services, sauf la liaison Toronto-North Bay (« Northlander »), depuis le 1^{er} avril 1980.

10 % des pertes réelles déclarées le 25 juin 1980, dans les rapports annuels précédents figurait la somme intégrale des réclamations.

Subdivision

Entre

Total

\$60 198 766

\$44 3

- 87. Stettler?
- 86. Stettler?
- 85. Oyen
- 84. Endiang?
- 83. Drumheller
- 82. Demay
- 81. Coronado?
- 80. Coronado
- 79. Coronado
- 78. Bonnyville
- 77. Athabasca
- 76. Alliance
- 75. Alliance

- Alliance Jct.-Forestburg
- Forestburg-Alliance
- Morin Jct.-Athabasca
- Abilene Jct.-Grand Centre
- St. Paul Jct.-Abilene Jct.
- Abilene Jct.-Elk Point
- Lindberg-Heinsburg
- Camrose Jct.-Ryley
- Hanna-Sarcee Yard
- Endiang Jct.-Byemoor
- Kindersley-Hanna
- Ferlow Jct.-Donalda
- Donalda-Dinosaur

Pertes
réelles
réclamées¹

Paiement
versé
31 de

¹Réclamation soumise le 11 avril 1980.
²Embr. protégé du 26 juillet au 31 décembre 1979 et non protégé du 1^{er} janvier au 25 juillet 1979. Les réclamations ont été présentées pour cette dernière période en vertu de l'article 256.
³Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
⁴Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

Paiements versés au 31 déc. 1979

1 402
144 609
692 365
293 985
432 177
763 452
743 362
1 340 414
291 199
243 727
1 353 521
129 883
135 395
84 501
207 526
447 778
562 396
807 205
86 819
27 643
611 651
83 345
1 031 356
61 312
83 822
169 024
393 343
2 740 301
1 275 149
874 922
192 806
248 338
2 049 596
1 167 575
1 713
Aucun
360 772
82 099
1 485 239
124 177
311 785
464 029
90 332
923 397
1 352 199
1 158 924
3 254 905
177 607
1 713 317
17 443
579 513
223 330
60 023

Pertes réelles réclamées¹

5 316
170 416
887 176
340 016
505 459
863 799
816 435
1 684 060
345 225
280 933
1 569 645
169 507
173 236
109 833
255 441
572 408
674 888
1 057 646
104 716
34 205
859 699
104 681
1 183 317
74 926
94 090
209 449
457 664
2 975 916
1 519 554
967 065
237 571
740 797
2 314 598
1 329 399
10 485
Melfort-Thatch
Northgate-Lampman
Paddockwood Jct.-Paddockwood
Oban Jct.-Cando
Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.
Lillian-Preeceville
Preeceville-Kelvington
Hamton-Wroxton
Central Butte-Riverhurst
Speers Jct.-Glaslyn
Roskin Jct.-Kindersley
Thatch-Humboldt Jct.
Bate-d'Hudson-PrinceAlbert
MacNutt-Wroxton
N. Battleford-St. Walburg
Talimage-Weyburn
Weyburn-Radville
Eston-Lacadena
Lacadena-White Bear

Entre

Radville-Bengough Jct.
Parry-Avonlea
Avonlea-Moose Jaw
Battleford-Battleford Jct.
Bengough Jct.-Willowbunch
Shellbrook-Big River
Prince Albert-Amiens Jct.
Amiens Jct.-Denholm
Unity-Bodo
Spruce Lake Jct.-Paradise Hill
Naisberry Jct.-Carrot River
Dalmeny-Carlton
Moose Jaw Jct.-Mawer
Mawer-Central Butte
Reserve-Porcupine Plain
Porcupine Plain-Crooked River
Conrose Jct.-Dunblane
Dunblane-Beechy
Peebles-Corning
Corning-Handsworth
Maryfield-Kipling
Meacham-Toizke
Toizke-Domremy
Domremy-St. Louis
St. Louis-Cudworth Jct.
Biggar-Doddsland
Doddsland-Dewar Lake
Conquest Jct.-Glidden
Kipling-McCallum
Mossbank-Gravelbourg
Gravelbourg-Hodgenville
Maryfield-Estevan
Minard Jct.-Regina Nord
Glidden-Alsask
Melfort-Thatch
Northgate-Lampman
Paddockwood Jct.-Paddockwood
Oban Jct.-Cando
Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.
Lillian-Preeceville
Preeceville-Kelvington
Hamton-Wroxton
Central Butte-Riverhurst
Speers Jct.-Glaslyn
Roskin Jct.-Kindersley
Thatch-Humboldt Jct.
Bate-d'Hudson-PrinceAlbert
MacNutt-Wroxton
N. Battleford-St. Walburg
Talimage-Weyburn
Weyburn-Radville
Eston-Lacadena
Lacadena-White Bear

Subdivision

Avonlea
Avonlea
Avonlea
Battleford
Bengough
Big River
Blaine Lake
Bodo
Bolney
Brooksby
Carlton
Central Butte
Central Butte
Chelan
Chelan
Conquest
Conquest
Corning
Corning
Cudworth
Cudworth
Cudworth
Cudworth
Doddsland
Doddsland
Doddsland
Gravelbourg
Gravelbourg
Lampman
Lewvan
Mantario
Messkanaw
Northgate
Paddockwood
Porter
Preeceville
Preeceville
Preeceville
Rhein
Riverhurst
Robinhoo
St. Brieux
Tisdale
Tonkin
Turfleford
Weyburn
Weyburn
White Bear

Annexe M

Comité des transports par chemin de fer

CANADIEN NATIONAL RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1979 ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

"Réclamation déposée le 11 avril 1980.
Les paiements ne sont recommandés que si les embranchements sont jugés « non rentables ». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.
Comme il s'agit d'une nouvelle requête, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
Abandon de l'embranchement autorisé en 1979, n'est donc admissible que pour une partie de l'année.
Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.
"Requête en abandon rejetée le 18 avril 1980.
Embr. non protégé du 1^{er} janvier au 25 juillet 1979 et protégé du 26 juillet au 31 décembre 1979. Les réclamations ont été présentées pour cette dernière période en vertu de l'article 258.
"Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
"Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
"Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
"Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
"Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.
"Requête en abandon rejetée le 18 avril 1980.

Paier vers 31 décembre	Pertes réelles réclamées ¹	Entre	Subdivision	Manitoba	
				1. Carman 2. Carman 3. Cowan 4. Erwood 5. Erwood 6. Hartney ² 7. Herchmer 8. Inwood ² 9. Miami ² 10. Miami ² 11. Neepawa ² 12. Oakland ² 13. Ridgerville ² 14. Ridgerville ² 15. Rossburn ² 16. Ste. Rose ² 17. Ste. Rose ² 18. Winnipegosis ²	Saskatchewan
				19. Acadia Valley ² 20. Amiens 21. Arborfield	
				Eyre Jct.-Acadia Valley Spiritwood-England Crane-Arborfield	
		\$ 364 259	\$ 47 598	875 951	
			970 751	54 514	
			2 892 181	144 073	
			315 508	90 397	
			151 591	6 537	
			34 801	700 827	
			45 307	56 332	
			69 707	212 890	
			485 793	512 833	

\$8 022 739

Pertes	réelles	réclamées ¹
44 812	77 517	55 483
123 270	274 405	338 903
300 185	358 459	205 066
291 340	230 039	442 357
119 252	494 975	145 284
250 649	126 254	167 552
51 065	164 004	28 930 ⁴
152 183	84 542 ²	26 965
162 137	23 338 ⁴	8 305
178 809	94 622	25 240
257 782 ⁴	135 544	38 058 ⁴
913	219 629	493 793
52 941	128 454 ⁴	423 623

Corning-Handsworth
 Meacham-Toizke
 Domremy-St. Louis
 St. Louis-Cudworth Jct.
 Biggar-Doddsland
 Doddsland-Dewar Lake
 Baden-Hudson Bay
 Radville Jct.-Goodwater
 Claybank-Mossbank
 Hodgenville-Tyson
 Tyson-Neidpath
 Main Centre Jct.-Main Centre
 Tatch-Yellow Creek
 Yellow Creek-Wakaw
 Wakaw-Alvena
 Oban Jct.-Cando
 Preeceville-Kelvington
 Ross Jct.-Hamton
 Central Butte-Riverhurst
 Glaslyn-Fairholme
 MacNutt-Wroxton
 Wroxton-Tonkin
 Tonkin-Fonehill Jct.
 Fonehill Jct.-Willowbrook
 Willowbrook-Jedburgh
 Talmage-Weyburn
 Eston-Lacadena
 Lacadena-White Bear
 Lindbergh-Heinsburg
 Dewar Lake-Sedalia
 Endiang Jct.-Byemoor
 Vegreville Jct.-Inland
 Rosedale-East Coulee
 Ferlow Jct.-Donald
 Donald-Dinosaur
 p.m. 0.00-p.m. 1.37
 Leechtown-Deerholme
 Deerholme-Cowichan Bay
 Total

1. Cornin⁷
2. Cudworth⁷
3. Cudworth⁷
4. Dodsland⁷
5. Erwood⁹
6. Goodwater
7. Gravelbourg
8. Gravelbourg
9. Main Centre
1. Meskanaw
2. Meskanaw
3. Meskanaw
4. Porter⁷
5. Preeceville⁷
6. Rhein
7. Riverhurst⁷
8. Robinhoo^d
9. Tonkin⁷
1. Tonkin
2. Tonkin
3. Tonkin
4. Weyburn⁷
5. White Bear⁷
6. White Bear⁷
7. Alberta
8. Dodsland
9. Endiang⁷
10. Haight
1. Rosedale
2. Stettler⁷
3. Stettler⁷
4. Cowichan
5. Cowichan (Embr. Saanich)
6. Cowichan
7. Tidewater

Subdivision	Entre	Pertes réelles	au 31 décembre
Nouvelle-Écosse			
6. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	64 857	44
7. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	180 070	Aug
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	338 511	Aug
9. Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	51 763	Aug
10. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	994 062	Aug
Québec			
11. Drummondville	Villeroy-Parisville	19 434 ¹	Aug
12. Montfort	Saint-André-Grenville	6 821 ³	Aug
(Embr. Grenville)			
13. Mont Royal	Montréal-Mont Royal	6 574 192	Aug
14. Rouyn	Taschereau-Lac Dufrault	69 654 ⁴	2
15. Saint-Judes	Saint-Hyacinthe-Belleveuve Jct.	16 234 ⁵	Aug
16. Temiscouata ⁵	Rivière-du-Loup-Edmundston Est	383 613 ⁶	Aug
Ontario			
17. Bala	Zephyr-Sutton	6 138 ⁴	7
(Embr. Sutton)			
18. Drumbo	Paris Jct.-Tavistock	43 639 ³	Aug
19. Haliburton	Lindsay-Haliburton	233 575 ³	Aug
20. Owen Sound	Whites Jct.-Durham	55 805 ³	Aug
(Embr. Durham)			
21. Owen Sound	Park Head-Warton	9 696	1
(Embr. Warton)			
22. Penetang	North Colwell-Hendrie	21 396	4
23. Talbot	St. Thomas-Port Stanley	15 387 ³	Aug
Manitoba			
24. Hartney ⁷	Belmont-Elgin	191 108	152
25. Inwood ⁷	Grosse Ile-Fisher Branch	188 753	126
26. Inwood	Fisher Branch-Hodgson	28 556	6
27. Miami ⁷	Morris-Somerset	240 494	184
28. Miami ⁷	Somerset-Belmont	233 635	178
29. Neepawa ⁷	Neepawa-Rossburn Jct.	66 940	26
30. Neepawa	Rossburn Jct.-Neepawa Jct.	152 270 ⁴	106
31. Oakland ⁷	Delia Jct.-Amaranth	112 255	82
32. Ridgville ⁷	Ridgville-Fredensthal	8 565	5
33. Ridgville ⁷	Fredensthal-B.N. Jct.	28 634	24
34. Rossburn ⁷	Rossburn Jct.-Russell	518 967	451
35. Ste. Rose ⁷	Ochre River-Ste. Rose	22 940	18
36. Ste. Rose ⁷	Ste. Rose-Rorkeston	73 802	56
37. Wawanesa	Wawanesa-M. et B. Jct.	156 306	124
38. Winnipegosis ⁷	Sifton Jct.-Winnipegosis	91 325	78
Saskatchewan			
39. Acadia Valley ^{7 8}	Eyre Jct.-Acadia Valley	157 647	141
40. Amiens	Amiens Jct.-Spiritwood	257 879	183
41. Avonlea ⁷	Parry-Avonlea	223 266	188
42. Bengough ⁷	Bengough Jct.-Willowbunch	662 215	309
43. Bodo ^{7 8}	Unity-Bodo	452 289	379
44. Carlton ⁷	Dalmeny-Carlton	222 075	169
45. Central Butte ⁷	Moose Jaw Jct.-Mawer	226 960	177
46. Central Butte ⁷	Mawer-Central Butte	81 332	60
47. Chelan ⁷	Reserve-Porcupine Plain	189 155	149
48. Corning ⁷	Peebles-Corning	77 543	61

COMPTAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS
VERSÉS AU CANADIEN PACIFIQUE
POUR L'ANNÉE 1979

Article 256 (Embranchements non protégés)
Article 258 (Embranchements protégés)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)²
Article 272 (Tarifs de l'Est)

Pertes	Paiements
réelles	versés au
réclamées ¹	31 déc. 1980
\$ 12 530 939	\$ 7 910 211
85 457 230	57 487 444
4 730 847	2 443 188
12 114 525	12 114 525
\$114 833 541	\$ 79 955 368

Total

la date des réclamations en compensation des pertes
elles par le chemin de
r figure au bas de la page
e chacun des tableaux.
a somme indiquée repré-
ente 80 % des pertes réelles
clames de manière à
tablir un juste rapport
vec les paiements versés
ui constituent 80 % des
ertes réelles certifiées.
ans les rapports annuels
écédents figurent la somme
ntégrale des réclamations.

Annexe L

CANADIEN NATIONAL
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1979
ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS NON PROTÉGÉS)

Pertes	Entre	Paiements
réelles		versés au
réclamées ¹		au 31 déc. 1980
\$ 191 938		\$ Aucun ²
455 793		Aucun ²
130 018 ³		Aucun ²
306 577		Aucun ²
130 342		Aucun ²

subdivision
Terre-Neuve
1. Argenta
2. Bonavista
e-du-Prince-Edouard
3. Montague
4. Murray Harbour
5. Souris
(Embr. Elmira)

Placentia [ct.-Argenta
Shoal Harbour-Bonavista
Mount Stewart [ct.-Montague
(y compris l'embr. Georgetown)
Maple Hill-Murray Harbour
(y compris les embr. Mount
Herbert et Vernon)
Harmony [ct.-Elmira

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS
VERSÉS AU CANADIEN NATIONAL

POUR L'ANNÉE 1979

- Article 256 (Embranchements non protégés)
- Article 258 (Embranchements protégés)
- Article 261 (Services de trains de voyageurs)²
- Article 272 (Tarifs de l'Est)

¹La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas de la page de chacun des tableaux. La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées. Dans les rapports annuels précédents figurait la somme intégrale des réclamations.

Paiement versé au 31 décembre	Pertes réelles réclamées ¹	Total
\$ 802 344 289 101 558 915	\$ 21 611 820 60 198 766 34 378 026 15 589 911	\$131 778 523
\$ 96 930 000		

Annexe I

Compte des transports par chemin de fer.

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS AUX COMPAGNIES ADMISSIBLES POUR L'ANNÉE 1979

95

Paiements versés au 31 déc. 1980	Pertes réelles réclamées ¹
\$ 15 932 950	\$ 34 142 759
106 467 486	154 595 018
33 040 127	41 459 846
27 704 436	27 704 436
\$183 144 999	\$257 902 059

Total

Article 256 (Embranchements non protégés)
Article 258 (Embranchements protégés)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)²
Article 272 (Tarifs de l'Est)

a date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas de la page de chacun des tableaux. La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles déclarées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées. Dans les rapports annuels précédents figurait la somme intégrale des réclamations. Nota : Les écarts entre les sommes réclamées et les paiements versés ne représentent pas les sommes qui restent à accorder aux compagnies ferroviaires, mais des rejets effectués par le C.C.T. en raison de réclamations en trop, de réclamations inadmissibles et de sommes retenues avant la vérification finale.

**STATISTIQUES PRÉLIMINAIRES —
 ACCIDENTS EN 1980**

94

Déraillements de trains et de matériel lourd	Déraillements de draisines, etc.	Total	323	300	23
Collisions — trains et matériel lourd	Collisions entre draisines et trains ou autre matériel	Total	131	93	38
Accidents aux Passages à niveau	Accidents — marchandises dangereuses	Total	755	63	39
Autres	Collisions	Total	216	104	10

Nota : Les données susmen-
 tionnées sont incom-
 plètes et ne sont donc
 que préliminaires.
 Des modifications y
 seront apportées
 après la réception
 d'avis et d'annu-
 tions récents.

Objet de l'ord. (et/ou) de la déc. *	Ord. n°	Date de la dernière ord./déc.	Date de la requête	Région	Description
Supprimer les trains locaux pendant la saison morte; faire effectuer les arrêts locaux par les trains transcontinentaux.	R-24502	21/03/77	31/10/69	Alberta	Edmonton-Sault Sainte-Marie
Supprimer le service le 24/05/77.	R-22893	31/05/76	31/10/69	Alberta	Edmonton
Supprimer le service le 03/07/71.	R-11825	31/05/71	31/10/69	Alberta	Leithbridge
Supprimer le service le 03/07/71.	R-11825	31/05/71	31/10/69	Alberta	Medicine Hat
Supprimer le service le 01/11/70.	R-9827	30/09/70	31/10/69	Alberta	Owen Sound
Renversement de la décision du C.T.C.F. de supprimer le service.	révision	22/11/78	11/09/74	Alberta	Courtenay
Supprimer le service le 28/10/79.	R-29649	27/09/79	11/10/73	Ontario	Truro
N'a pas été jugé non rentable; service-passager, ordonnance R-6751.	R-30934	29/05/80	07/06/76	Ontario	Farnham
Supprimer le service le 28/10/79.	R-29654	27/09/79	18/11/68	Ontario	Noranda
Supprimer le service; décision confirmée par le Comité de révision.	R-31299	14/08/80	27/03/72	Ontario	Welland
Supprimer le service; décision confirmée par le Comité de révision.	R-31299	14/08/80	04/04/72	Ontario	Fort Erie
—	R-25961	13/12/77	01/10/76	Alberta	Sault Sainte-Marie-Hearst
Supprimer le service le 01/06/74.	R-18508	11/04/74	10/06/68	Alberta	Edmonton-Dawson Creek

Tous les services susmen-
tionnés ont été jugés non
rentables, mais on en a
ordonné le maintien. (Révi-
sion du 27 octobre 1980)

Service	Date de la dernière requête	Ord. n.º	Objet de l'ord. et (ou) de la déc. *
Winnipeg-Thunder Bay Nord	20/12/66	R-24505	Supprimer le service le 3 07/
Saskatoon-Le Pas	15/09/67	R-30574WD	Supprimer le service le 2 04/
Edmonton-Grand Centre	23/02/66	R-24503	Supprimer le service le 2 04/
Toronto-Stouffville	27/10/69	R-22891	—
Ottawa-Brockville/Toronto	03/05/71	R-25782	—
Régina-Saskatoon-Prince-Albert	03/05/71	R-29855	Assurer, à titre d'essai, un
Prince-Albert-Hudson Bay	03/05/71	R-24507	quotidien amélioré pendant
La Tuque-Parent	27/10/69	—	Supprimer le service le 2 04/
Parent-Senneterre	27/10/69	—	Supprimer la liaison le 3 10/
Bishop's Falls-Corner Brook	27/10/69	—	Supprimer la liaison le 3 10/
St. John's-Brigus [et Carbonear	—	—	—
Clarenville-Bonaville	—	—	—
Hearst-Nakina	03/05/71	R-25988	—
Hornepayne-Manitouwadge	03/05/71	R-30598	Supprimer le service le 27/4/
Dauphin-Winnipegosis	03/05/71	R-24506	Supprimer le service le 21/4/
Wabowden-Gillam-Churchill	27/10/69	R-25988	—
Sioux Lookout-Thunder Bay Nord	03/05/71	R-25988	—
Flin Flon-Osborne Lake	03/05/71	R-28915	—
Le Pas-Lynn Lake	03/05/71	R-25988	Supprimer le service le 16/6/
McBride-Prince-George	27/10/69	R-25988	—
Toronto-London-Sarnia	03/08/71	R-25782	—
Montréal-Québec	03/08/71	R-25782	—
Montréal-Brockville-Toronto	03/08/71	R-25782	—
Toronto-Windsor	03/08/71	R-25782	—
Montréal-Ottawa	03/08/71	R-25782	—
Winnipeg-Farlane	13/02/74	R-17335	N'a pas été jugé non rentable;
Toronto-Guelph	27/10/69	R-21396	Supprimer le service le 14/1/
Toronto-Barrie	—	R-22346	Maintenir le service.
Toronto-Palmerston-Owen Sound	17/12/69	R-9827	Supprimer le service le 01/1/
Palmerston-Southampton	17/12/69	R-9827	Supprimer le service le 01/1/
Stratford-Kincardine	17/12/69	R-9827	Supprimer le service le 01/1/
Stratford-Coderich	17/12/69	R-9827	Supprimer le service le 01/1/
Halifax-Yarmouth	31/10/69	R-29856	Assurer, à titre d'essai, un
Montréal-Saint-Jean	31/10/69	Plan définitif	quotidien amélioré pendant
Montréal-Québec	31/10/69	R-25782	Assurer, à titre d'essai, un
Montréal-Labelle/Mont-Laurier	31/10/69	R-29407	Service expérimental Mont-
Montréal-Ottawa (rive Nord)	31/10/69	R-25782	Labelle devenu permanent.
Montréal/Toronto-Vancouver	31/10/69	Plan définitif	Regrouper les deux services
Toronto-Peterboro-Havelock	31/10/69	R-22892	continuer en un seul et
Toronto-Hamilton	31/10/69	R-31299	exploiter un service supplé-
			taire sur certains tronçons.
			Supprimer le service; déci-
			sion.
			confirmée par le Comité de

SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS — DÉCISIONS
ET ORDONNANCES RENDUES EN VERTU DU PARAGRAPHE 260(8)
DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

Service	Canadian National	Québec-La Malbaie-Clermont	Québec-Moncton	Montréal-Halifax/Sydney	Montréal-Halifax	Toronto-Kingston	Montréal/Québec-Chicoutimi	Québec-Cochrane/Noranda	Montréal-Sherbrooke-Coaticook	Ottawa-Bellefleur	Richmond-Lyster-Québec	Toronto-Stratford	Toronto-North Bay-Kapuska	Toronto-Niagara Falls	Winipeg-Thompson-Churchill	Edmonton-Drumheller	Edmonton-Prince-George-Prince Rupert	Montréal/Toronto-Vancouver	Deux Montagnes-Grenville	Moncton-Saint-Jean
Date de la dernière requête	03/05/71	29/12/70	24/03/77	29/12/70	29/12/70	03/08/71	27/10/69	27/10/69	03/05/71	03/05/71	03/05/71	03/08/71	27/10/69	03/08/71	27/10/69	27/10/69	03/05/71	27/10/69	03/05/71	27/10/69
Ord. n°	R-24581	R-28953	R-30964	R-28954	Plan définitif	R-25782	R-28150	R-28795	R-29651	R-28952	R-25782	R-29285	R-25782	R-25382	R-25782	R-25988	R-24501	R-24504	R-24508	Plan définitif
Objet de l'ord. et (ou) de la déc. *	Supprimer le service le 01/05/77.	Supprimer le tronçon Québec-Edmundston le 28/10/79.	Remplacer le matériel classique par un autorail Diesel sur le tronçon Matapédia-Gaspé.	Diminuer la fréquence du service Montréal-Campbellton-Halifax de deux à une fois par jour; inaugurer un service aller-retour quotidien de jour entre Mont-Joli et Montréal et entre Campbellton et Moncton le 29/10/79.	Assurer désormais la liaison Montréal-Chicoutimi durant le jour, dès le 01/06/79. Terminer la liaison Québec-Chicoutimi à Chambord. Remplacer la liaison Chambord-Dolbeau par un service d'autocar de correspondance. Supprimer le service Limoulin-Rivière-à-Pierre le 28/01/79. Faire circuler un autorail Diesel entre Senneterre et Cochrane; remplacer la liaison Senneterre-Val D'Or-Noranda par un service d'autocar dès le 28/10/79. Maintenir le tronçon Montréal-Sherbrooke; supprimer le service Sherbrooke-Coaticook le 18/12/77.	Supprimer le service le 15/08/79.	Supprimer le service le 24/05/77.	Regrouper les deux services transcontinentaux de l'Ouest en un seul et assurer un service supplémentaire sur certains tronçons.	Étendre le service depuis Moncton jusqu'à Halifax.											

Ord. N°	Date	Nature de l'ordonnance
R-31052	20 juin	Autorisation d'abandonner la voie d'évitement qui prend origine au point milliaire 1,88 de la subdivision Galt de CP Rail, à Toronto (Ontario).
R-31053	20 juin	Autorisation d'abandonner l'embranchement situé près de Brampton (Ontario) qui prend origine au p.m. 8,8 de la subdivision Orangeville de CP Rail.
R-31104	7 juillet	Autorisation d'abandonner les installations de la voie d'évitement qui prend origine au point milliaire 4,78 de la subdivision Park Avenue de CP Rail, à Montréal (Québec).
R-31105	7 juillet	Autorisation d'abandonner les installations de la voie de service, qui prennent origine au p.m. 49,78 de la subdivision Adirondack de CP Rail, à Outremont (Québec).
R-31106	7 juillet	Autorisation d'abandonner la voie d'évitement qui prend origine au p.m. 9,38 de la subdivision Adirondack de CP Rail, à Outremont (Québec).
R-31111	7 juillet	Autorisation d'abandonner la voie d'évitement qui prend origine au point milliaire 13,18 de la subdivision Waterloo de CP Rail, à Kitchener (Ontario).
R-31112	7 juillet	Autorisation d'abandonner la voie d'évitement qui prend origine au p.m. 2,08 de la subdivision Kentville de DAR, à Kingston (Nouvelle-Écosse).
R-31127	8 juillet	Autorisation d'abandonner les embranchements Belleville et Belleville Sud de Belleville (Ontario).
R-31354	22 août	Autorisation de DAR, à Wolfville (Nouvelle-Écosse).
R-31361	21 août	Matinien jusqu'au 21 octobre 1980 des clauses 2 et 3 de l'ordonnance n° R-07 autorisant la réparation de la subdivision Temiscouata.
R-31395	2 sept.	Autorisation d'abandonner la voie de bosse Coca-Cola, qui prend origine au point milliaire 322,12 de la subdivision Kingston de CN, à Toronto (Ontario).
R-31405	5 sept.	Autorisation d'abandonner deux embranchements aux points milliaires 26,27, de l'embranchement industriel CP Rail de Scarborough, dans le boulevard de l'Ontario).
R-31445	22 sept.	Autorisation d'abandonner la voie sud du triangle de rebroussement à Haverhill (Ontario), au point milliaire 27,5 de la subdivision Walkerton de CP Rail.
R-31446	22 sept.	Autorisation d'abandonner la voie d'évitement qui prend naissance au point milliaire 5,8 de la subdivision Marpole de V.L.I., à Vancouver (Colombie-Britannique).
R-31447	22 sept.	Autorisation d'abandonner la voie d'évitement qui prend naissance au point milliaire 2,94 de la subdivision South Bank de CP Rail, à Montréal (Québec).
R-31475	25 sept.	Autorisation d'abandonner l'embranchement qui prend naissance au point milliaire 1,02 de l'embranchement L de CP Rail, à Winnipeg (Manitoba).
R-31483	1 ^{er} oct.	Prolongation jusqu'au 30 septembre 1980 du délai fixé pour se conformer à l'ordonnance n° R-31361 du 21 août 1980.
R-31515	20 oct.	Autorisation d'abandonner l'embranchement situé au point milliaire 0,14 de l'embranchement du quai de Digby, qui prend naissance au point milliaire 20,03 de la subdivision Yarmouth de DAR, à Digby (Nouvelle-Écosse).
R-31516	20 oct.	Autorisation d'abandonner l'embranchement du quai de Digby, qui prend naissance au point milliaire 20,03 de la subdivision Yarmouth de DAR, à Digby (Nouvelle-Écosse).
R-31517	20 oct.	Matinien des clauses 2 et 3 de l'ordonnance R-30741 du 18 avril 1980 en attendant le jugement de la Cour d'appel fédérale concernant ladite ordonnance. (Sulawesi).
R-31593	13 nov.	Autorisation d'abandonner l'embranchement qui prend naissance au point milliaire 48,47 de la subdivision Peace River de N.A.R., à Peace River (Alberta).

REQUÊTES AGRÉÉES EN ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS-PRAIRIES ET D'AUTRES VOIES

Jrd. N°	Date	Nature de l'ordonnance
R-30203	8 janv.	Autorisation d'abandonner l'embranchement industriel Saint-Lin de CP Rail, au Québec.
R-30253	16 janv.	Autorisation d'abandonner la subdivision Eganville de CP Rail depuis Payne, p.m. 0,0, jusqu'à Douglas, p.m. 9,5, en Ontario.
R-30258	16 janv.	Autorisation au CN d'enlever la voie d'évitement vis-à-vis le p.m. 47,35 jusqu'au p.m. 47,52 de la subdivision Forest, en Ontario.
R-30211	23 janv.	Autorisation (A) d'abandonner la subdivision Témiscamingue depuis le p.m. 106,5 jusqu'au p.m. 116,9 (B) de maintenir le tronçon compris entre les p.m. 47,9 et 106,5 et (C) de maintenir l'embranchement de la subdivision Ville-Marie compris entre les p.m. 0,0 et 7,7. CP Rail — Québec.
R-30288	28 janv.	Autorisation d'abandonner l'embranchement Warton entre les p.m. 0,0 et 9,53. CN — Ontario.
R-30343	5 févr.	Autorisation d'abandonner le tronçon de la subdivision Simcoe compris entre les p.m. 43,33 et 44,32, y compris la voie d'échange entre les p.m. 44,21 et 6,2 de l'embranchement Simcoe de CN, en Ontario.
R-30438	25 févr.	Autorisation d'abandonner la voie de débord à l'intersection de la rue McGill, qui prend origine au point milliaire 1,81 de la subdivision Montréal, à Montréal (Québec).
R-30440	25 févr.	Autorisation d'abandonner l'embranchement de CP Rail, vis-à-vis le point milliaire 1,34 de la subdivision Carberry, à Winnipeg (Manitoba).
R-30453	26 févr.	Autorisation de supprimer l'embranchement Lambton de CN, compris entre les p.m. 0,23 et 0,75, à Toronto (Ontario).
R-30497	3 mars	Autorisation d'abandonner la voie d'évitement, au p.m. 29,40 de la subdivision Parry Sound de CP Rail, dans le comté McDougall (Ontario).
R-30514	3 mars	Autorisation d'abandonner l'embranchement qui prend origine au point milliaire 3,62 de la subdivision Galt de CP Rail, à Toronto (Ontario).
R-30576	17 mars	Autorisation d'abandonner une voie ferrée qui prend origine au point milliaire 1,9 de la subdivision Wilkie de CP Rail, à Saskatoon (Saskatchewan).
R-30741	18 avril	Rejet de la requête en abandon de la subdivision Témiscouata.
R-30690WD	28 avril	Autorisation d'abandonner l'embranchement qui prend origine au point milliaire 0,27 de la subdivision Wilkie de CP Rail, à Saskatoon (Saskatchewan).
R-30904	20 mai	Autorisation d'abandonner l'embranchement Nicola, compris entre les p.m. 1,0 et 7,3. CP Rail — Colombie-Britannique.
R-30913	20 mai	Autorisation d'abandonner l'embranchement (B-24A) qui prend origine à l'embranchement E, vis-à-vis le point milliaire 0,28 de la subdivision Carberry de CP Rail, à Winnipeg (Manitoba).
R-30921	21 mai	Autorisation d'abandonner un embranchement de la subdivision Kingston de CP Rail entre les p.m. 101,3 et 103,26, à Kingston (Ontario).
R-30923	21 mai	Autorisation d'abandonner l'embranchement Staynerville de CP Rail compris entre les p.m. 0,3 et 2,1, à Staynerville (Québec).
R-30933	23 mai	Autorisation d'abandonner l'embranchement Longue Pointe de CN compris entre les p.m. 9,87 et 10,49, à Montréal (Québec).
R-30941	28 mai	Autorisation d'abandonner l'embranchement qui prend origine à celui de la gare L, vis-à-vis le point milliaire 1,25 de la subdivision Carberry de CP Rail, à Winnipeg (Manitoba).
R-30943	28 mai	Autorisation d'abandonner l'embranchement qui prend origine au point milliaire 0,61 de l'embranchement L, vis-à-vis le point milliaire 1,25 de la subdivision Carberry de CP Rail, à Winnipeg (Manitoba).
R-30944	28 mai	Autorisation d'abandonner l'embranchement qui prend origine à l'embranchement B, vis-à-vis le point milliaire 124,99 de la subdivision Keewatin, de CP Rail, à Winnipeg (Manitoba).
R-30948	28 mai	Autorisation d'abandonner l'embranchement qui prend origine au point milliaire 0,15 de l'embr. L-31, vis-à-vis le point milliaire 1,25 de la subdivision Carberry de CP Rail, à Winnipeg (Manitoba).
R-30963	29 mai	Autorisation d'abandonner l'embranchement qui prend origine à l'embranchement O, vis-à-vis le point milliaire 1,15 de la subdivision Carberry, de CP Rail, à Winnipeg (Manitoba).

Province	Compagnie ferroviaire	Endroit	Subdivision	Point milliaire	Type de voie
Nouvelle-Ecosse	CN	Lunenburg	Chester	67.11	Embranchement
		Drummondville	Drummondville	1.39	Voie d'évitement
Québec	CP Rail	Montréal	Park Avenue	3.24	Voie d'évitement
		Montréal	South Bank	4.3	Voie d'évitement
		Montréal	South Bank	0.75	Voie d'évitement
		Montréal	South Bank	0.70	Voie d'évitement
		Cookshire	Sherbrooke	47.38	Voie d'évitement
		Sherbrooke	Sherbrooke	68.50	Voie d'évitement
		Rigaud	M & O	16.42	Voie d'évitement
		Montréal	Park Avenue	4.45	2 Voies d'évitement
		Ingersoll	St. Mary's	0.04	Voie d'évitement
		Cornwall	Kingston	69.36	Embr. industriel
		Cornwall	Cumberland St.	0.05-	Embranchement
		CN	Spur	0.30	Embr. Queens
		CN	Grimsby	3.51	Embranchement
		Niagara Falls	Ottawa St. Spur	0.18	Embranchement
		Kitchener	Orangeville	8.09	Embranchement
Saskatchewan	CP Rail	Brampton	Waterloo	15.33	Voie à l'intersection
		(Grand River)	Orangeville	113.01	la rue Victoria
		CP Rail	Sutherland	113.5	Embranchement
		CP Rail	Sutherland	113.5	Embranchement
		CN	Sutherland	113.5	Embranchement
		CP Rail	Regina Terminal	1.15	Embr. industriel
		CP Rail	Wynyard	83.4	Embr. BZ
		CP Rail	Laggan	0.68	Embr. BY
		CN	Wainwright	263.3	Triangle de voie
		Edmonton	Edson	3.53	Boucle de sortie
Alberta	CP Rail	Edmonton	Okanagan	31.7	Embranchement
		Armstrong	Westminster	1.79	Embranchement
		Vancouver	Westminster	1.1	Embranchement
		Kelowna	Okanagan	79.7	Triage
Colombie-Britannique	CP Rail	Montréal	Park Avenue	3.24	Voie d'évitement
		Montréal	South Bank	4.3	Voie d'évitement
		Montréal	South Bank	0.75	Voie d'évitement
		Montréal	South Bank	0.70	Voie d'évitement
		Cookshire	Sherbrooke	47.38	Voie d'évitement
		Sherbrooke	Sherbrooke	68.50	Voie d'évitement
		Rigaud	M & O	16.42	Voie d'évitement
		Montréal	Park Avenue	4.45	2 Voies d'évitement
		Ingersoll	St. Mary's	0.04	Voie d'évitement
		Cornwall	Kingston	69.36	Embr. industriel

87

Annexe C

Comité des transports par chemin de fer

REQUÊTES REÇUES PAR LA DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET
DES SERVICES FERROVIAIRES

Type	Nbre Reçues	Approuvées
Interdiction d'emploi du sifflet de locomotive	17	7
Installations de stockage en vrac de matières dangereuses	95	1
Dégagements réduits	12	1
Dispense d'installation de clôtures	17	1
Centralisation de services	3	1
Fermeture de gares	24	8
Abandon — Lignes hors-Prairies	6	0
Abandon — Autres voies	46	3
* Comprend celles qui ont été reçues avant le début de 1980.		

REQUÊTES EN ABANDON D'EMBRANCHEMENTS
HORS-PRAIRIES

Annexe D

Comité des transports par chemin de fer

Province	Com-pagnie	Subdivision	Entre	Point milliaire	Situation
T.-N.	CN	Argentina	Placentia Jct.-Argentina	0.0-20.65	Pendante
I.-P.E.	CN	Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour	0.0-44.4	Pendante — TC
		Elmira Spur, H.B.	Harmony Jct.-Elmira	0.0-9.85	Pendante — TC
		P.m. 50.2-Subd. Souris			
N.B.	CN	Centreville	Valley-Centreville	0.0-27.72	Pendante
N.E.	CN	Albert	Salisbury-Hillsboro	0.0-24.36	Pendante
		Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	18.50-81.80	Audience terminée le 15/09/80
		Inverness	Port Hastings-Inverness	0.0-55.64	Audience terminée le 22/09/80

Decision rendue

Agrement de la requête	Plan présenté par VIA Rail en vue de l'introduction d'un service expérimental de trains de voyageurs entre Prince-Albert et Regina.	1 ^{er} août
Agrement de la requête	Rapport de la division de l'Ouest.	5 août
Agrement de la requête	Requête présentée par CP Rail en vue de la construction d'une voie additionnelle au passage à niveau situé au croisement de la route Montgomery et du p.m. 8.35 de la subd. Galt.	7 août
Agrement de la requête	Décision et ordonnance n° R-31401 du 2 septembre 1980.	
Agrement de la requête	Requête présentée par le révérend Andrew Hogan, député, en révision de l'ordonnance n° R-29643 concernant le Plan définitif pour le service des trains transcontinentaux de voyageurs de l'Est.	
Agrement de la requête	Décision et ordonnance n° R-31378 du 27 août 1980.	
Refet pour le tronçon compris entre les p.m. 0.00 et 27.8.	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation de la subd. Carlton qui s'étend du p.m. 0.00 au p.m. 35.93 en Saskatchewan.	8 oct.
Approbation pour le tronçon compris entre les p.m. 27.8 et 35.9	Rapport et ordonnance n° R-31538 de la Division de l'Ouest du 22 octobre 1980.	
Absence de compétence	Compétence du C.T.C.F. relativement à la location de voies de service privées par les compagnies ferroviaires.	13 oct.
	Décision.	
	Décision rendue conformément à l'article 328 de la Loi sur les chemins de fer et examen de la Classification uniforme des comptes, document du C.T.C.F.	1 ^{er} nov.
Agrement partiel de la requête	Requête présentée par CP Rail en abandon de l'exploitation de la subd. McMoran qui s'étend du p.m. 0.0 jusqu'au p.m. 61.6 en Saskatchewan et de la subd. Matarior qui s'étend du p.m. 0.0 jusqu'au p.m. 7.4.	13 nov.
	Décision et ordonnance n° WDR-00047 du 13 novembre 1980.	
Agrement de la requête	Requête présentée par la ville de Winnipeg en vue de la construction d'un pont (passage supérieur Sherbrooke-McGregor) franchissant les gares de triage du CP au nord de Winnipeg.	21 nov.
Agrement de la requête	Décision et ordonnance n° WDR-00049 du 25 novembre 1980.	
Agrement de la requête	Requête présentée par B.C. Forest Products Ltd. et autres, conformément à l'article 23 de la Loi nationale sur les transports.	9 déc.
	Décision et ordonnance n° R-31684 du 9 décembre 1980.	
	Rapport d'enquête concernant la White Pass and Yukon Railway et autres services de transport terrestre offerts au Yukon et en provenance de celui-ci. (Rapport spécial)	évr. 1980

Date	Décision	la requête
18 avril	Requête présentée par CN en abandon de l'embranchement de la subd. Témiscouata compris entre les p.m. 3.80 et 77.00.	Rejet de la requête
24 avril	Décision et ordonnance n° R-30741. Requête présentée par M.L. Benjamine, député, en vue de tenir une enquête visant à déterminer si CN et CP Rail respectent leurs obligations d'offrir des installations adéquates et satisfaisantes pour le transport du grain.	Rejet de la requête
28 avril	Requête présentée par Transport Richer Inc. en vue d'interjeter appel de l'action, de l'omission ou du faux, conformément au paragraphe 23(2) de la Loi nationale sur les transports.	Rejet de la requête
16 mai	Requête présentée par la municipalité de Sioux Lookout, Transport 2000 Canada, et M.J. Rodrigue, député, en vue d'obtenir un examen de certaines parties du Plan définitif pour le service des trains transcontinentaux de voyageurs dans l'Ouest.	Prestation un service en les périodes de
16 mai	Rapport et ordonnance n° R-30914. Requête présentée par CN en suppression des services voyageurs offerts au moyen des trains n° 675 et 676 entre Capreol et Nakina.	Mise sur pied d'un service d'épave
16 mai	Rapport et ordonnance n° R-30915.	Capreol et
16 mai	Requête présentée par CN en suppression du service voyageurs offert au moyen des trains n° 286 et 287 entre Winnipeg et Sioux Lookout.	Hornepayne
16 mai	Rapport et ordonnance n° R-30916.	Agrement d
20 mai	Requête présentée par CP Rail en abandon de l'embranchement Nicola de la subd. Princeton, compris entre les p.m. 1.0 et 7.3 en Colombie-Britannique.	la requête
20 mai	Rapport et ordonnance n° R-30904.	Agrement d
28 mai	Requête présentée par Transport 2000 (Qué.) en révision de l'ordonnance n° R-28953 relative aux services de trains de voyageurs au Québec et au Nouveau Brunswick.	la requête et m
29 mai	Requête présentée par M.L. Benjamine, député, en révision de l'ordonnance n° R-28214 autorisant CN à abandonner l'exploitation de la subd. Meskanaw depuis Thatch, p.m. 1.94, jusqu'à Alvena, p.m. 71.64, en Saskatchewan, soit une distance de 69,70 milles.	Rejet de l'ordonnance
29 mai	Décision de la Division de l'Ouest. Introduction du service de trains de voyageurs expérimental entre Halifax et Yarmouth.	la requête
29 mai	Rapport.	la requête
20 juin	Requête en révision de l'ordonnance n° R-26840 autorisant CP Rail à abandonner l'exploitation de la subd. Lenore depuis Forrest, p.m. 0.0, jusqu'à Lenore, p.m. 41.3, au Manitoba.	Agrement de l'ordonnance et maintien d
9 juillet	Décision de la division de l'Ouest. Rapport de M. J.A.D. Magee en vue de réexaminer, aux termes de l'article 260 de la Loi sur les chemins de fer, des requêtes en suppression des services de trains de voyageurs offerts par CP Rail entre Hamilton et Welland, par T.H. & B. entre Hamilton et Welland, et par <i>Conrail</i> entre Welland et Fort Erie (Buffalo).	la requête
13 août	Ordonnances n°s R-31299 du 14 août 1980 et R-31570 du 6 novembre 1980. Requête présentée par CN concernant le servocentre de Sydney (N.-É.).	Agrement par la requête

DECISIONS RENDUES EN 1980

date	Décision rendue	Agrement de la requête	Rejet de la requête	Agrement partiel de la requête	Rapport et ordonnance n° R-30211.	3 janv.	Requête présentée par CP Rail en abandon du tronçon de la subd. Témiscamingue compris entre les p.m. 47.9 et 116.9 ainsi que du tronçon de la subd. Ville Marie compris entre les p.m. 0.00 et 7.7.	3 janv.	Rapport et ordonnance n° R-30211.	8 janv.	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation de l'embranchement Warton compris entre Park Head, p.m. 0.00, et Warton, p.m. 9.53, lequel embranchement prend origine au p.m. 59.07 de la subd. Owen Sound.	4 févr.	Requête présentée par B.C. Forest Products Ltd. en vue de connaître les coûts d'exploitation du CN avant la tenue de l'audience publique concernant la requête en abandon du service Cowichan/Tidewater.	7 mars	Plainte déposée par le gouvernement du Québec contre VIA Rail et CN au sujet de l'exécution des ordonnances et décisions n° R-28149, R-28795 et R-28150 relatives aux services de trains voyageurs assurés entre Montréal/Québec/Cochrane, Montréal/Chicoutimi et Québec/Chamford et ordonnance chargeant le Comité d'étudier l'horaire des trains de voyageurs entre Montréal/Québec/Cochrane et Montréal/Chicoutimi.	4 mars	Décision et ordonnance n° R-30356.	4 mars	Requête présentée par Conrail visant la délivrance d'un certificat aux termes du paragraphe 1(1) de la Loi sur les chemins de fer et la publication d'un projet d'acquisition, et requête modifiée déposée par Albert D. Segal.	14 mars	Requête déposée au nom de Mademoiselle Claris Kelly, conformément à l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer, concernant le tarif voyageurs spécial, local et commun n° 1 de VIA Rail. (Accommodements pour les handicapés.)	20 mars	Décision et ordonnance n° R-30742 du 24 avril 1980.	20 mars	Requête présentée par CN en suppression du service voyageurs offert au moyen des trains n° 688 et 689 entre Saskatoon et Le Pas, ordonnance n° R-28068 du 13 décembre 1978, et réexamen de la requête présentée par CN conformément au paragraphe 260(8) de la Loi sur les chemins de fer.	24 mars	Décision et ordonnance n° R-30574WD.	24 mars	Requête présentée par CP Rail en abandon de l'exploitation d'un tronçon de la subd. Shamrock compris entre Archibute, p.m. 0.4, et Courval, p.m. 33.4; d'un tronçon de la même subd. compris entre Courval, p.m. 33.4, et Hak, p.m. 103.4; et d'un tronçon de la subd. Gravelbourg.	26 mars	Décision et ordonnance n° R-30626WD.	27 mars	L'indemnisation devant être versée au titre du droit d'acheminement du trafic accordé à T.H. & B.	27 mars	Décision et ordonnance n° R-30622	27 mars	Requête présentée par CN en suppression du service voyageurs offert au moyen des trains 269 et 270 entre Hornepayne et Manitouwadge; ordonnance n° R-25988 du 22 décembre 1977; et réexamen de la requête présentée par CN conformément au paragraphe 260(8) de la Loi sur les chemins de fer.	27 mars	Rapport et ordonnance n° R-30598.
------	-----------------	------------------------	---------------------	--------------------------------	-----------------------------------	---------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	-----------------------------------	---------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------	------------------------------------	--------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	-----------------------------------------------------	---------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	--------------------------------------	---------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	--------------------------------------	---------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	-----------------------------------	---------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	-----------------------------------

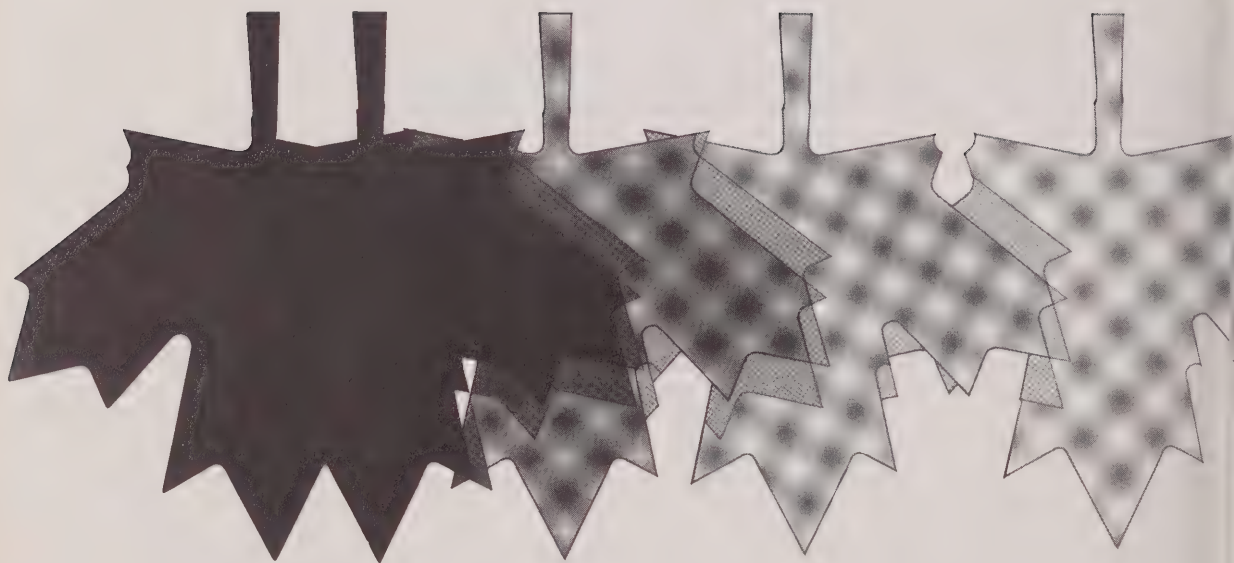
DECISIONS — EMBRANCHEMENTS

Subdivisions

- CP Rail, Rosemary, décision du 16 janvier 1980, abandon de 16,7 milles, entre Rosemary (Sask.) et Matzhewin (Sask.).
- CN, Amiens, décision du 25 février 1980, abandon de 28,7 milles, entre la gare d'Amiens (Sask.) et Shell Lake (Sask.).
- CP Rail, Matador, décision du 25 mars 1980, abandon de 5,1 milles, entre Kyle (Sask.) et Matador (Sask.).
- CN, White Bear, décision du 26 mars 1980, abandon de 9,8 milles entre Lacedena (Sask.) et White Bear (Sask.).
- CN, Meskanaw, décision du 29 mai 1980, abandon de 18,4 milles entre Thatch (Sask.) et Meskanaw (Sask.) avant le 31 août 1980, et abandon de 18,4 milles entre Thatch (Sask.) et Meskanaw (Sask.) avant le 31 août 1981.
- CP Rail, Lenore, décision du 20 juin 1980, abandon de 41,3 milles entre Forrest et Lenore (Man.).
- CN, Carlton, décision du 16 octobre 1980, abandon de 8,1 milles entre Laird (Sask.) et Carlton (Sask.) avant le 31 juillet 1981, maintien du tronçon restant de 35,9 milles et inclusion recommandée dans le réseau de base.
- CP Rail, Alberta Central, décision du 4 novembre 1980, abandon de 33,0 milles entre Benalto (Alb.) et Olway (Alb.), décision en suspens relative au tronçon restant.
- CP Rail, Matador, décision du 13 novembre 1980, abandon de 7,5 milles entre Gunnworth (Sask.) et Wartime (Sask.), après la construction du raccorderement à Wartime, entre la subdivision Elrose du CN et la subdivision Matador de CP Rail.
- CP Rail, McMorrان, décision du 13 novembre 1980, abandon de 30,0 milles entre Gunnworth (Sask.) et McMorrان (Sask.), et abandon de 30,5 milles entre Milden (Sask.) et Gunnworth (Sask.), après la construction du raccorderement à Wartime, entre la subdivision Elrose du CN et la subdivision Matador de CP Rail.
- CN, Ridgerville, décision du 20 novembre 1980, abandon de 9,0 milles entre Ridgerville (Man.) et Emerson (Man.).
- CP Rail, Melfort, décision du 31 décembre 1980, abandon de 25,4 milles entre LacVert (Sask.) et Keady (Sask.), et abandon de 19,1 milles entre Dent (Sask.) et Cronlid (Sask.). Maintien d'une partie du tronçon entre les points milliaires 82,7 et 83,5, pour que le CN puisse continuer à assurer le service aux usagers de Melfort.
- CP Rail, Kaslo, décision du 31 décembre 1980, abandon de 4,3 milles entre le point milliaire 0,0, près de Denver (C.-B.), et Rosebery (C.-B.), maintien du service entre le point milliaire 4,3 et Nakusp (C.-B.). La décision pourra être réexaminée tous les cinq ans.

Decisions en suspens

- Subdivision Langdon, 20,8 milles, entre Carbon (Alb.) et Kneehill (Alb.); 8,8 milles, entre Rosedale (Alb.) et East Coulee (Alb.).
- Subdivision Asquith, 29,2 milles, entre Urban (Sask.) et Sonningdale (Sask.).
- Subdivision Rossburn, entre Rossburn Junction (Man.) et le point milliaire 11,9.
- Subdivision Neepawa, 4,7 milles, entre Neepawa (Man.) et Rossburn Junction (Man.).



Activités - contrôle des tarifs

Exercice se terminant le 31 décembre	1979	1980
Total des tarifs marchandises déposés par les chemins de fer	44 987	47 592
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés	1 961	2 887
Total des tarifs voyageurs déposés par les chemins de fer	696	311
Total des prix convenus déposés par les chemins de fer	641	673
Total des prix convenus en vigueur	247	288
Nombre des expéditeurs appliquant les prix convenus en vigueur	1 514	1 502

Un important dossier d'information sur la déréglementation du transport ferroviaire et routier aux États-Unis est constamment remis à jour et qui permet à la section de mener une analyse approfondie de la réglementation américaine.

La section a publié des rapports statistiques sur l'importance du trafic ferroviaire au Canada et en Amérique du Nord, ainsi qu'un supplément destiné à mettre à jour et à compléter les trois volumes du Code unifié des localités desservies, lesquels ont été publiés en 1978 et 1979.

Section des études des tarifs

Le personnel de cette section étudie les plaintes officielles et officielles que reçoit la Commission pour des sujets tels que les tarifs voyageurs et les conditions de voyage; les tarifs, services et conditions de transport du fret ferroviaire (par exemple les surtaxes attribuables aux devises étrangères et les privilèges d'escorte concernant les instruments aratoires); ainsi que les tarifs, conditions de transport et niveaux de service des messageries ferroviaires au Canada.

Des requêtes spécifiques provenant d'autres directions de la C.C.T., de ministères gouvernementaux et du secteur privé ont donné lieu à 37 analyses de taux.

Les membres de la section représentent la Commission au sein de groupes de planification travaillant dans l'industrie canadienne des transports ou étudiant les droits des personnes handicapées dans le domaine du transport public.

Division des études des tarifs et de l'exploitation

Trois sections spécialisées de la division sont responsables de programmes de recherche et d'analyse destinés à aider les comités et les directions de la C.C.T. à s'acquies de leur mandat respectif. La division répond également aux demandes d'autres ministères fédéraux et provinciaux, des autorités municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public. Les trois sections de la division sont celles des études des plaintes et des requêtes, des études de l'exploitation, et des études des tarifs.

Section des études des plaintes et des requêtes

Cette section étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient nuire à l'intérêt public.

En 1980, des requêtes officielles ont été présentées aux termes de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports par *Continental Grain Company (Canada) Ltd.*, requêtes portant, d'une part, sur les conditions de paiement de surestaries imposées par les sociétés ferroviaires pour les wagons de fret et, d'autre part, sur les tarifs marchandise ferroviaires visant le transport de tourteau de colza vers les ports de la côte ouest et vers Churchill (Manitoba), aux fins d'exportation. La question des surestaries n'a pas encore été résolue et la requête visant le tourteau de colza a été rejetée. La section a également étudié une requête présentée, en

vertu de l'article 23 susmentionné, par *Cypress Anvil Mining Corporation*. Cette société soutenait que les taux de transport de concentrés de plomb et de zinc qu'imposait la *White Pass and Yukon Railway* nuisaient à l'intérêt public. Une autre étude a été menée à l'égard de la requête déposée par *Arctic Grain Ltd.*; elle avait trait aux conditions de surestaries imposées par une société ferroviaire.

La section a également examiné des requêtes déposées auprès du Comité des transports par chemin de fer aux termes de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer. Ces requêtes faisaient valoir que les tarifs voyageurs de *VIA Rail* nuisaient à l'intérêt public. Une autre requête, présentée par le *Vancouver Island E & N Steering Committee*, concernant des taux imposés par la *Esquimalt and Nanaimo Railway* entre des points situés sur l'île de Vancouver, fera l'objet d'une audience publique au début de 1981. Le comité tiendra une autre audience publique prochainement sur une requête semblable de M. Paul Evraire, relative ment aux taux applicables entre Locust Hill et Toronto, en Ontario. La requête de M. G.N. White au sujet des taux imposés entre Toronto et Grimsby, en Ontario, est encore à l'étude.

Des requêtes présentées aux termes de l'article 281 que la section avait étudiées ont, par la suite, été retirées par les requérants.

La section a analysé la révision d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer, en 1979, aux termes de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. Cette décision stipulait que les taux de transport ferroviaire international de la pâte de bois depuis l'Ouest canadien à destination des États-Unis portaient atteinte à l'intérêt public. Une nouvelle

Section des études de l'exploitation

décision a été rendue en décembre, après la tenue d'une nouvelle audience publique ordonnée par le Cour d'appel fédérale.

Cette section exécute des études économiques sur les principales questions touchant l'industrie canadienne des transports. Ses études se traduisent parfois par la ratification d'ententes entre les sociétés de transport elles-mêmes, ainsi qu'entre ces dernières et des expéditeurs individuels ou regroupés en associations; d'autres fois, ces études sont à l'origine d'ordonnances générales de la Commissio ou de modifications importantes des règlements de la C.C.T. Présentement, la section effectue des études sur les conditions et les pratiques du transport ferroviaire gratuit ou à prix réduit, sur les règles et règlements concernant le dépôt des tarifs, sur les répercussions éventuelles de l'informatisation de la tarification, ainsi que sur les besoins actuels de réglementation en matière d'aiguillage commun.

La section s'occupe à dresser et à tenir à jour une banque informatisée de données sur les tarifs marchandise des chemins de fer. En outre, elle applique des méthodes statistiques et statistiques pour l'analyse de l'information destinée à diverses études et enquêtes de la division et d'autres organismes. Elle utilise une table automatisée de tarification au mille et tient à jour une banque de données sur le trafic routier, laquelle s'apparente à celle mise sur pied pour le trafic ferroviaire.

la direction comprend les divisions de Contrôle des tarifs et des subventions, ainsi que des Études des tarifs et de l'exploitation. Relevant du vice-président à la Recherche, il donne aide et conseils aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les taux et les tarifs des transporteurs ferroviaires, outiers, et maritimes, ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels internationaux assujettis à une réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs, et l'administration prévus par la Loi sur les aux de transport des marchandes dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandes dans la Région atlantique.

En 1988, la direction, en collaboration avec Transports Canada, a participé à l'élaboration d'énoncés de politique tels que le document le travail sur les propositions de réglementation concernant les tarifs marchandes ferroviaires. Le personnel de la direction a également informé le ministre des Affaires extérieures quant à l'incidence éventuelle de la législation anti-trust américaine sur le secteur canadien du transport ferroviaire.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des

Section du contrôle des subventions

Celle-ci administre le Programme des subventions au transport des marchandes dans la Région atlantique conformément aux dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandes dans les provinces Maritimes, de la Loi sur les subventions au transport des marchandes dans la Région atlantique et des règlements connexes.

Depuis 1927, la Loi sur les taux de transport des marchandes dans les provinces Maritimes autorise le versement de subventions aux transporteurs ferroviaires de l'Atlantique pour l'acheminement vers l'Ouest de marchandes à partir du "territoire choisi" et ce, en vue de compenser les réductions de tarifs qu'impose la loi. Le "territoire choisi" comprend toutes les lignes qui se trouvent à l'est de Diamond et de Lévis (Québec) et au sud du Saint-Laurent, dans les provinces de Québec, du Nouveau Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve.

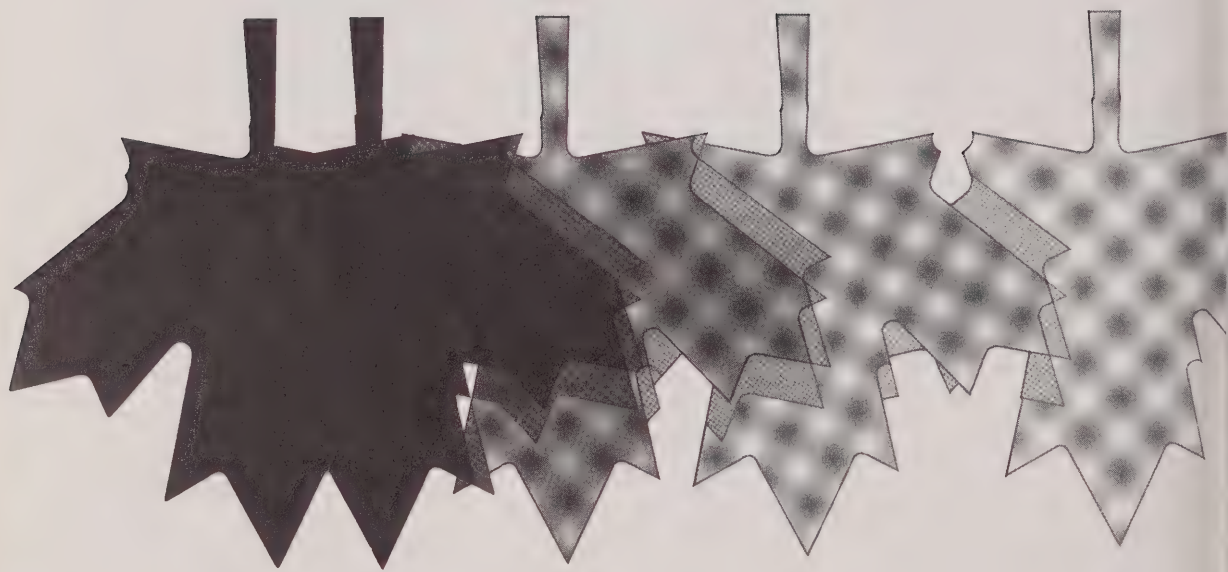
La Loi sur les subventions au transport des marchandes dans la Région atlantique, en vigueur depuis 1969, autorise le paiement de subventions aux camionneurs pour le transport de marchandes vers des destinations du Canada à l'ouest du "territoire choisi". Elle prévoit aussi le versement de subventions spéciales pour les acheminements effectués à l'intérieur de ce territoire.

Le Règlement sur les subventions au transport des marchandes dans la Région atlantique, qui s'applique à toute forme de transport de marchandises effectué par des camionneurs entre le "territoire choisi" et d'autres destinations du Canada;

Le Règlement sur les subventions de messageries ferroviaires, depuis des points du "territoire choisi" vers des destinations au Canada;

Le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui s'applique à l'acheminement de marchandes désignées entre des points situés à l'intérieur du "territoire choisi", par les services de messageries ferroviaires et les

La division s'occupe également de la vérification des réclamations présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer, à l'égard du transport de farine et de grain destinés à l'exportation.



Transport par eau

La demande du Comité des transports par eau, la direction a pour l'information contenue dans son document de travail sur les navires de charge de haute mer appartenant à des sociétés canadiennes ou exploitées par celles-ci. Elle a également collaboré aux travaux du Comité interministériel sur la concurrence et la réglementation dans le secteur du transport maritime et a participé à la rédaction de certaines parties du rapport relatif au transport maritime assuré par navires de ligne, et du transport par eau sur le fleuve Mackenzie, rapport préparé par un groupe de travail du comité.

La Direction de la recherche a entrepris une étude sur le régime de responsabilité auquel est assu-é le transport maritime de passagers au Canada et a cerné certaines lacunes actuelles du secteur du transport par eau par rapport aux modes, notamment au chapitre des responsabilités des transporteurs en cas de décès de passagers ou de blessures corporelles.

L'étude visant à établir des indices de taux de transport de fret par mer s'est poursuivie, si bien que la première série d'indices, pour la période de juin 1978 à mars 1979, sera bientôt publiée. On prévoit diffuser ces indices de façon permanente à l'égard des conférences maritimes desservant les marchés du transport du Canada, compte tenu des divers éléments de coût liés au fret (par exemple les surtaxes).

Toujours à la demande du Comité des transports par eau, la direction a récemment lancé une étude de l'incidence des coûts du transport maritime sur les communautés longeant le fleuve Mackenzie.

Transport routier

En 1980, la direction a publié deux rapports de recherche portant, d'une part, sur l'évaluation économique des effets de la réglementation et, d'autre part, sur les caractéristiques des coûts et des immobilisations liés à l'industrie du camionnage. C'est ainsi que la direction a contribué aux travaux du Comité interministériel sur la concurrence et la réglementation dans l'industrie du camionnage. La direction a continué d'être un membre actif du groupe de travail du Comité interministériel responsable de poursuivre son programme afin de poursuivre son programme de poursuite de la recherche courante de recherches sur le camionnage dans diverses provinces canadiennes, la direction a retenu les services d'experts-conseils qui examineront la situation du secteur du camionnage dans chacune des provinces de l'Atlantique et effectueront une étude analogue dans une perspective régionale.

En outre, elle a activement participé aux travaux d'autres comités interministériels sur le transport routier, notamment ceux chargés de mettre au point une banque statistique de données sur le secteur privé du camionnage au Canada et d'améliorer l'enquête en cours sur les services commerciaux de la Commission au sein du Comité interministériel des transports routiers qui examine toutes les dépenses engagées par le gouvernement fédéral à l'égard du réseau routier.

La Direction de la recherche a continué de participer à des discussions qui visaient à la conclusion d'accords internationaux sur les assurances et la responsabilité et a

Transport international

La Convention des Nations Unies, adoptée en mai 1980, sur le transport multimodal international de marchandises. Plusieurs études permettront à la division d'évaluer les incidences économiques éventuelles de cette convention au Canada.

À la demande du Comité de la politique de transport international, la direction a préparé une étude sur le transport international des vrac, par navires marchands, en provenance et à destination du Canada, en mettant l'accent sur les caractéristiques et les mouvements des vrac-quiérs. Cette étude fait suite à une analyse terminée l'année dernière et qui visait à brosser un tableau global du transport maritime des vrac à destination de l'étranger, particulièrement en ce qui a trait aux principales marchandises en vrac transportées, aux partenaires commerciaux, et à l'immatriculation des navires.

Présentement, la direction a entrepris de dresser, à la demande du Comité des transports par eau, une liste des lignes maritimes que possèdent les pays en voie de développement. Dans ce contexte, elle recueillera tous les renseignements disponibles sur les mesures réglementaires régissant le partage des certains pavillons et sur les législations régissant le partage des car-égratons qu'imposent ces pays et ce, en mettant l'accent sur les lignes maritimes qui sont propriété d'États et qui transportent des marchandises commerciales à destination ou en provenance du Canada.

Transport aérien

La participation de la division aux travaux du Comité interministériel sur la concurrence et la réglementation du transport aérien a inclus une analyse de l'incidence de l'interférencement dans l'industrie canadienne du transport aérien, et un rapport public à partir d'une étude exécutée antérieurement, laquelle portait sur les économies d'échelle au sein de cette industrie. Certains travaux de recherche ont été utilisés par le Comité des transports aériens aux audiences que la Commission a tenues relativement à des requêtes présentées par plusieurs transporteurs en exploitation d'un service ADAC entre Montréal, Ottawa, et Toronto. D'autres ont porté sur la révision des exigences imposées aux compagnies aériennes canadiennes quant aux rapports destinés au Centre des statistiques de l'aviation, et sur une analyse des services aériens de messageries entre le Canada et les États-Unis.

La direction a aidé le Comité des transports aériens à surveiller l'évolution des vols intérieurs à tarifs réduits en produisant des rapports illustrant les principales tendances, et en analysant l'efficacité de certaines restrictions qui ont permis aux compagnies aériennes de différencier des segments du marché intérieur jusqu'ici délimités dans leurs grandes lignes. La direction a également entrepris des travaux de recherche sur les besoins en immobilisations des principales sociétés aériennes du Canada.

Des études analytiques approfondies ont également été lancées relativement à la négociation d'accords bilatéraux sur le transport aérien entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'entre le Canada et le Royaume-Uni.

Transport ferroviaire

La direction a poursuivi son étude des méthodes de calcul du prix de revient, ordonnée par un décret du gouvernement en conseil. Les cinq volumes du rapport final de la phase II de cette étude ont maintenant été publiés. La prochaine étape consistera donc en un examen critique, par toutes les parties visées, des constatations, conclusions et recommandations du rapport.

La participation de la C.C.T. aux travaux du Comité interministériel sur la concurrence et la réglementation dans le domaine du transport ferroviaire s'est notamment traduite par une étude approfondie des effets de la concurrence dans le secteur du transport de fret par chemin de fer au Canada.

La direction a fourni au Comité des transports par chemin de fer de nombreux renseignements sur divers aspects de la sécurité ferroviaire. Ils ont été utilisés à l'enquête publique sur l'accident de Mississauga qu'a tenue le juge Cragge. Elle a aussi participé à la préparation du rapport d'enquête sur le déraillement de MacGregor et continue de veiller à la mise en oeuvre, par CN, Transports Canada, et le Comité des transports par chemin de fer, des recommandations que contenait ledit rapport.

Le personnel de la direction a joué un rôle important dans la préparation de deux décisions finales du Comité des transports par chemin de fer dont l'une se rapporte à l'enquête sur la *White Pass and Yukon Corporation* et l'autre, à l'acquisition de *Conrail*. Le plan déposé par *Conrail*, qui fait suite à

cette dernière décision, est présentement à l'étude. La direction a également collaboré à l'établissement de taux compensatoires pour le transport de concentrés de zinc entre Whitehorse, au Yukon, et Skagway, en Alaska. À la demande de la Division de l'Ouest de la C.C.T., elle a entrepris une étude de faisabilité d'un échange de wagons entre CN et CP Rail pour faciliter le transport du grain à destination du port de Churchill. En outre, elle a poursuivi son analyse des décisions rendues par le Comité des transports par chemin de fer au cours des années s'échelonnant de 1967 à 1980 et un rapport sera publié à ce sujet en 1981.

Dans le domaine de l'économie des embranchements ferroviaires la direction a continué d'utiliser un modèle informatique sur le transport du grain, modèle auquel ont recouru la Commission, Transports Canada, et la Direction du transport des grains dans le cadre de leurs délibérations sur les embranchements. Elle a également aidé la Division de l'Ouest de la C.C.T. à préparer des dossiers d'audiences en abandon d'embranchement dans les Prairies.

Comme par le passé, la direction travaille étroitement avec le Comité des transports par chemin de fer dans le domaine des services régionaux et locaux et toutes les audiences qui ont eu trait aux services régionaux et locaux ont été participées par des représentants en Nouvelle-Ecosse et en Saskatchewan.

Trois de ses quatre sections répondent directement aux besoins des comités de la Commission. La section des Etudes de fret traite des problèmes liés au transport en vrac, particulièrement dans le domaine ferroviaire, et à l'acheminement de produits agricoles, notamment les grains. La section de l'Economie du transport de passagers et de l'aviation se spécialise dans le transport aérien et dans l'acheminement des voyageurs par les autres modes, tandis que la section de l'Analyse des industries de transport s'intéresse au transport par eau, au camionnage, et au transport international multimodal. Enfin, la section de la Recherche socio-économique, qui constitue un groupe de soutien, met ses experts et ses ressources en économique, la disposition d'autres groupes de la direction, des comités modaux, et des organismes du gouvernement.

La Commission a toujours mis la plupart de ses travaux de recherche à la portée du public, prévoit une large diffusion, au début de 1981, d'une brochure d'information préparée en 1980 qui se veut un guide à l'intention des utilisateurs de services aériens. Les projets suivants, classés par mode de transport, illustrent de façon plus détaillée les travaux exécutés durant l'année par la Direction de la recherche.

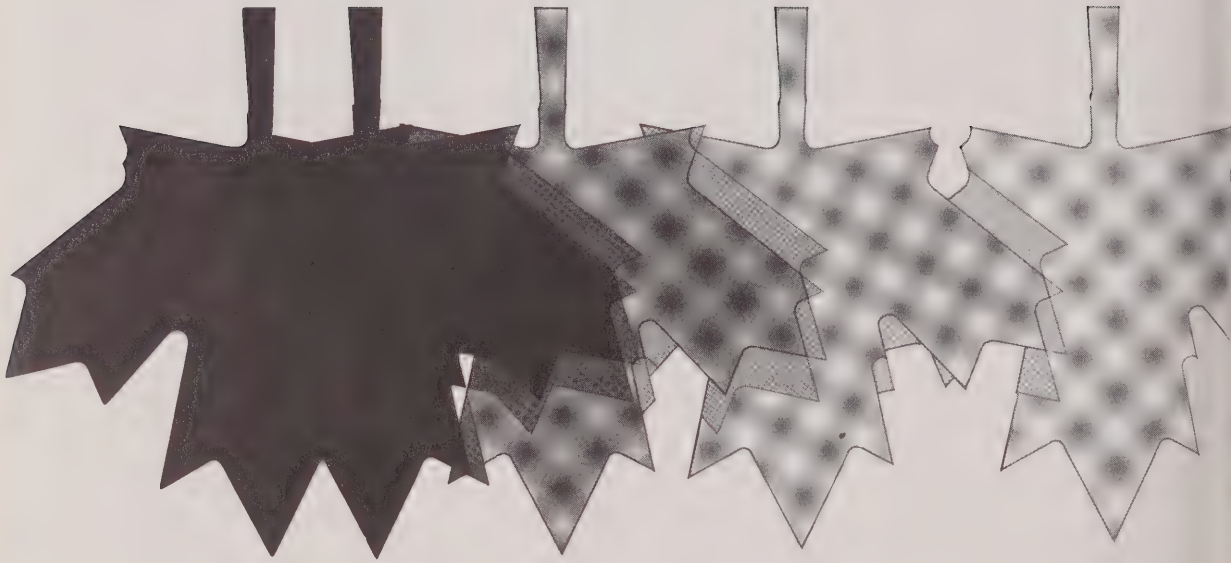
time, et ferroviaire pour le compte d'un Comité directeur interministériel dirigé par Transports Canada. La direction a également effectué, pour le Comité interministériel, une série d'études concernant la nouvelle Convention internationale sur le transport multimodal et, pour le Groupe des grains de Transports Canada, une analyse des propositions d'aide de réchange dans le secteur du transport du grain. La direction a également participé aux travaux d'un comité interministériel chargé des questions de transport ferroviaire de passagers, travaux qui avaient pour but de mettre au point une nouvelle politique dans ce domaine. Elle a collaboré à la révision de la politique canadienne sur l'aviation internationale, pour le compte d'un comité interministériel présidé par Transports Canada, et, en collaboration avec l'Office canadien des provenances, a poursuivi ses travaux d'étude sur les provenances de l'Est; enfin, elle représente la C.C.T. au sein du Comité consultatif des approvisionnements et du Comité consultatif provincial de l'Office de répartition des approvisionnements en énergie. Le reste des effets de la direction a été affecté à des activités de natures diverses, telles que des travaux de recherche sur des questions pressantes, la rédaction de brochures d'information dont une est intitulée "Transport aérien - Guide du voyageur canadien", la production de la publication "Les transports", et l'administration générale du service.

La direction qui est divisée en quatre sections est administrée par un directeur exécutif qui relève du vice-président à la Recherche. En raison des restrictions gouvernementales, le nombre des spécialités du service est passé de 50, en 1979, à 40, en 1980.

La Direction de la recherche a le mandat d'exécuter des travaux de recherche pour le compte de la Commission et de ses divers comités, de répondre aux demandes de Transports Canada, et de mener des études anticipatives pertinentes, le tout conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports.

Les besoins et les problèmes des personnes handicapées, en ce qui a trait au transport public relevant de la compétence du gouvernement fédéral, constituent certes un domaine d'intérêt majeur. Une réaction publique sur le transport des personnes handicapées, présidée par le vice-président à la Recherche, a eu lieu en 1979. En mars 1980, la Commission a publié un résumé de ces délibérations et, par la suite, créé un groupe consultatif spécial sur le transport des handicapés. Présidé par le vice-président à la Recherche, ce groupe coordonne les activités des comités modaux de la C.C.T., de Transports Canada, et d'autres organismes publics et privés dans le domaine.

La direction a également mené des études à l'appui de travaux d'autres ministères gouvernementaux, tels que Transports Canada, et de divers comités interministériels. Elle a notamment consacré beaucoup de temps à la poursuite d'une étude sur les méthodes de calcul du prix de revient du transport ferroviaire qu'avait ordonnée le gouvernement en conseil en 1977, et a collaboré à des études sur la concurrence et la réglementation dans les transports aérien, routier, maritime.



Motifs d'appel

Allegation d'erreurs de droit et de compétence en ce que le Comité des transports par chemin de fer:

(1) n'a pas le pouvoir en vertu de la Loi sur les chemins de fer ou de la Loi nationale sur les transports en ce en vertu de l'article 23 de la Loi

(2) n'a aucun pouvoir d'intervenir

qui touche les frais de location de voies d'évitement comme tels; et (3) a mal interprété son champ de compétence en regard dudit article 23.

Cour d'appel fédérale

Montgomery Ratepayers and Residents Association, requérante, et la C.C.T., intimée, Dossier de la cour 80-A-349 (cas en instance à la fin de décembre 1980).

REQUÊTE en autorisation d'inter-jeter appel d'une décision du Comité des transports par chemin de fer du 2 septembre 1980 autorisant la construction d'une troisième voie au passage à niveau de la rue Montgomery dans le Borough of Etobicoke (Ontario) et recommandant, entre autres, d'étudier la possibilité de construire un viaduc pour que la rue Montgomery passe sous la voie ferrée.

Depuis de nombreuses années, la voie ferrée double de CP Limitée traverse la rue Montgomery et sert aux convois de marchandises. En 1979 et 1980, CP Rail a entamé des négociations avec la Toronto Area

Transit Operating Authority, par-fois appelée 'Go Transit', négocia-tions qui ont abouti à la signature d'un contrat par lequel CP Rail s'est engagée à exploiter sur sa propre voie entre Milton (Ontario) et la gare Union de Toronto, un maximum de cinq trains de voya-geurs chaque matin et chaque soir pour le compte de l'Administration. Afin d'accélérer les services de banlieue, CP Rail a exigé que soit construite une troisième voie sur certaines parties de la ligne, y compris au niveau de la rue Montgomery. Par conséquent, CP Rail a déposé auprès du Comité des transports par chemin de fer une requête en autorisation de construire la troisième voie en question conformément à l'article 196 de la Loi sur les chemins de fer.

Motifs d'appel

Allegation d'erreurs de droit et de compétence en ce que le comité

(1) a refusé d'ajourner l'audience afin de permettre à l'Association de retenir les services d'un avocat; (2) a rendu une décision malgré le fait que CP Limitée avait déjà institué une action contre des membres de la Commission à l'égard de questions soulevées par l'accident de Mississauga;

(3) n'a pas exercé sa compétence en n'exigeant pas la construction d'un étagement;

(4) s'est trompé en concluant qu'il n'était pas de sa compétence d'étu-dier le bien-fondé de la construc-tion d'une troisième voie et les coûts afférents;

(5) s'est trompé en ne fondant sa décision que sur les articles 196 et 197 de la Loi sur les chemins de fer, sans tenir compte des preuves relatives au bruit et à la vibration; (6) n'a pas exercé sa compétence en refusant d'entendre les témoigna-ges sur le type de fret transporté;

(7) n'a pas exercé sa compétence en refusant d'entendre des témoigna-ges qu'il considérait non pertinents et sans valeur; et (8) s'est trompé en ne donnant pas suite à l'objection de l'Association visant l'inadmissibilité de la requête de CP Rail.

2) la politique du C.T.C.F. concernant la divulgation des frais des sociétés ferroviaires; et
 254 de la Loi.

Motifs d'appel

Allegation d'erreurs de droit et de compétence en ce que:

1) le Comité des transports par chemin de fer est toujours libre, en vertu de l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, de revoir ses décisions (y compris une détermination de frais) et rien au paragraphe 329(3) de la Loi sur les chemins de fer n'empêche l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire;

2) il est du ressort du comité, dans n'importe quel cas, de décider s'il y a lieu, dans l'intérêt public, de divulguer des frais et l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer ne limite aucunement le comité quant aux faits à considérer avant de prendre une décision; et

3) la détermination des pertes réelles faite en vertu du paragraphe 254(4) de la Loi sur les chemins de fer, est un examen préalable, quoique nécessaire, à l'analyse économique menée en vertu du paragraphe 254(1) de la Loi et visant à décider si l'embranchement n'est pas rentable et comment nuaera vraisemblablement de ne pas l'être.

Cour d'appel fédérale

CN, appelante, la C.C.T., et al, défendeurs. Dossier de la Cour A-766-80 (cas en instance à la fin de décembre 1980).

APPEL (suite à l'autorisation accordée par la Cour le 17 septembre 1980) de la Décision et de l'Ordonnance n° R-30741 du Comité des transports par chemin de fer en

date du 18 février 1980, d'une part rejetant la requête de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada en autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de la subdivision Témiscouata de la Compagnie Rivière-du-Loup et Edmundston, et d'autre part obligeant la Compagnie à procéder à la reféction de la voie ferrée entre ces deux points.

Motifs d'appel

Allegation d'erreurs de droit et de compétence en ce que le Comité des transports par chemin de fer a procédé à la reféction de la voie ferrée en question, sans avoir donné préavis à la Requêteur, dans une détermination des aménagements pour le transport au titre de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, lorsque le comité était saisi d'une requête en abandon d'une ligne d'embranchement ferroviaire aux termes de l'article 253 de ladite Loi;

2) a refusé de statuer sur le caractère économique ou non économique de la ligne ferroviaire faisant l'objet de la requête en abandon, contrairement aux dispositions de l'article 254 de ladite Loi; et

3) a fondé sa décision et son ordonnance sur une conclusion de faits erronée, tirée de façon arbitraire ou sans tenir compte des éléments portés à sa connaissance.

Cour d'appel fédérale

Austin Airways Limited, requérante, et la C.C.T., intimée. Dossier de la Cour 80-A-344 (cas en instance à la fin de décembre 1980).

REQUÊTE en autorisation d'intervenir appel de l'ordonnance n° 1980-A-497 du Comité des transports aériens du 26 août 1980 sus-pendant, pendant 14 jours consécutifs, conformément au paragraphe 16(8) de la Loi sur l'aéronautique, l'autorisation, accordée à Austin Airways, d'utiliser des aéronefs d'un groupe B en vertu des permis d'affrètement 11/46(C) et 85/46(C) puisque la compagnie avait dérogé à une condition stipulée au permis 11/46(C) et qu'elle avait violé le Règlement sur les transporteurs aériens.

Motifs d'appel

La requête en autorisation d'intervenir appel ne mentionne pas les motifs d'appel. Toutefois, dans sa réponse à l'ordonnance de sommation n° 1980-A-298 du Comité des transports aériens, Austin Airways a fait valoir que le comité ne pouvait pas suspendre son permis 11/46(C) visant ses services d'affrètement en vertu du paragraphe 16(8) de la Loi sur l'aéronautique parce que, selon elle, seul le paragraphe 16(9) de la Loi s'appliquait dans les circonstances.

Cour d'appel fédérale

Alberta Wheat Pool et al, requérants, et la C.C.T., CN, CP Limited et al, intimés. Dossier de la Cour 80-A-363 (cas en instance à la fin de décembre 1980).

REQUÊTE en autorisation d'intervenir appel de la décision du Comité des transports par chemin de fer rendue le 23 octobre 1980 et déclarant que, sauf dans certaines circonstances précises, le comité n'a pas le pouvoir, en vertu de la Loi nationale sur les transports, d'intervenir en ce qui concerne les frais qu'exigent de diverses industries les compagnies ferroviaires pour location de voies d'évitement privées, en vue de l'utilisation du matériel ferroviaire qui s'y trouve

de l'article 25 de la Loi nationale sur les transports, dans laquelle on allègue erreur de droit fondée sur l'incompétence rationnelle matière d'audition équitable et sans procéder sans préavis, sans lui accorder une audition équitable et sans procéder par votes légaux normales; et

2) le comité a mal exercé sa compétence en n'agissant pas de bonne foi et en fondant sa décision sur une conclusion de faits erronée, tirée de façon arbitraire, ou sans tenir compte des éléments portés à sa connaissance en ce qui a trait aux droits et aux obligations contractuelles de l'appelante.

Cour d'appel fédérale

CN, appelante, et la C.C.T. et British Columbia Forest Products Ltd., intimées. Dossier de la Cour A-533-80 (cas en instance à la fin de décembre 1980).

APPEL (par suite de l'autorisation accordée par la Cour le 17 juin 1980) d'une décision du Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports relevant une requête présentée par Arcnav Marine Ltd. en obtention d'un permis en vue de transporter des marchandises par eau au cours de 1980.

Motifs d'appel

Allegation voulant que le comité ait dépassé les limites de sa compétence en rendant sa décision parce que :

(1) il y a déni de justice naturelle en ce que le comité

(a) a tenu compte de faits non pertinents à l'affaire;

b) a pris en considération des éléments étrangers à la question auxquels l'appelante n'a pas eu accès et à l'égard desquels elle n'a pas eu l'occasion de rendre témoignage et de faire des représentations; c) n'a pas divulgué à l'appelante tous les renseignements sur lesquels se fonde sa décision ainsi que leur source; et

d) a apparemment entravé les droits et libertés de l'appelante sans préavis, sans lui accorder une audition équitable et sans procéder par votes légaux normales; et

2) le comité a mal exercé sa compétence en n'agissant pas de bonne foi et en fondant sa décision sur une conclusion de faits erronée, tirée de façon arbitraire, ou sans tenir compte des éléments portés à sa connaissance en ce qui a trait aux droits et aux obligations contractuelles de l'appelante.

Cour d'appel fédérale

CN, appelante, et la C.C.T. et British Columbia Forest Products Ltd., intimées. Dossier de la Cour A-533-80 (cas en instance à la fin de décembre 1980).

APPEL (par suite de l'autorisation accordée par la Cour le 5 août 1980) d'une décision du Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports relevant une requête présentée par Arcnav Marine Ltd. en obtention d'un permis en vue de transporter des marchandises par eau au cours de 1980.

Motifs d'appel

Allegation voulant que le comité ait dépassé les limites de sa compétence en rendant sa décision parce que :

(1) il y a déni de justice naturelle en ce que le comité

(a) a tenu compte de faits non pertinents à l'affaire;

b) a pris en considération des éléments étrangers à la question auxquels l'appelante n'a pas eu accès et à l'égard desquels elle n'a pas eu l'occasion de rendre témoignage et de faire des représentations; c) n'a pas divulgué à l'appelante tous les renseignements sur lesquels se fonde sa décision ainsi que leur source; et

d) a apparemment entravé les droits et libertés de l'appelante sans préavis, sans lui accorder une audition équitable et sans procéder par votes légaux normales; et

2) le comité a mal exercé sa compétence en n'agissant pas de bonne foi et en fondant sa décision sur une conclusion de faits erronée, tirée de façon arbitraire, ou sans tenir compte des éléments portés à sa connaissance en ce qui a trait aux droits et aux obligations contractuelles de l'appelante.

Cour d'appel fédérale

CN, appelante, et la C.C.T. et British Columbia Forest Products Ltd., intimées. Dossier de la Cour A-533-80 (cas en instance à la fin de décembre 1980).

APPEL (par suite de l'autorisation accordée par la Cour le 5 août 1980) d'une décision du Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports relevant une requête présentée par Arcnav Marine Ltd. en obtention d'un permis en vue de transporter des marchandises par eau au cours de 1980.

Motifs d'appel

Allegation voulant que le comité ait dépassé les limites de sa compétence en rendant sa décision parce que :

(1) il y a déni de justice naturelle en ce que le comité

(a) a tenu compte de faits non pertinents à l'affaire;

b) a pris en considération des éléments étrangers à la question auxquels l'appelante n'a pas eu accès et à l'égard desquels elle n'a pas eu l'occasion de rendre témoignage et de faire des représentations; c) n'a pas divulgué à l'appelante tous les renseignements sur lesquels se fonde sa décision ainsi que leur source; et

d) a apparemment entravé les droits et libertés de l'appelante sans préavis, sans lui accorder une audition équitable et sans procéder par votes légaux normales; et

2) le comité a mal exercé sa compétence en n'agissant pas de bonne foi et en fondant sa décision sur une conclusion de faits erronée, tirée de façon arbitraire, ou sans tenir compte des éléments portés à sa connaissance en ce qui a trait aux droits et aux obligations contractuelles de l'appelante.

Cour d'appel fédérale

CN, appelante, et la C.C.T. et British Columbia Forest Products Ltd., intimées. Dossier de la Cour A-533-80 (cas en instance à la fin de décembre 1980).

APPEL (par suite de l'autorisation accordée par la Cour le 5 août 1980) d'une décision du Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports relevant une requête présentée par Arcnav Marine Ltd. en obtention d'un permis en vue de transporter des marchandises par eau au cours de 1980.

Motifs d'appel

Allegation voulant que le comité ait dépassé les limites de sa compétence en rendant sa décision parce que :

(1) il y a déni de justice naturelle en ce que le comité

(a) a tenu compte de faits non pertinents à l'affaire;

l'ordonnance, après avoir donné aux appelants la chance d'être entendus lors d'une audience qui porterait uniquement sur un aspect de l'affaire, à savoir, la violation de la justice naturelle.

Les compagnies ferroviaires appelantes ont par la suite demandé à la Cour suprême du Canada d'en appeler de cet arrêt de la Cour fédérale d'appel, mais la requête a été rejetée.

Cour d'appel fédérale

CP Limitée et CN, appelantes, et la C.C.T. et Columbia Containers Ltd, intimées. Appel A-270-79 (en instance à la fin de décembre 1979 et abandonné au printemps de 1980).

Cet APPEL (A-270-79), dont on a déclaré qu'il était pendant à la fin de décembre 1979 dans le rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour cette même année, a été abandonné au printemps de 1980.

Cour d'appel fédérale

Perimeter Airlines (Inland) Ltd., requérante, et Ilford-Riverton Airways Ltd, intimée. Référence de la Cour fédérale 80-A-311 (décision rendue le 20 mai 1980).

REQUÊTE en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° 1980-A-67 rendue le 1^{er} février 1980 par le Comité des transports aériens et modifiant, après avoir suivi les voies régulières, un permis autorisant Ilford-Riverton Airways Ltd, à exploiter un service aérien commercial entre points déterminés, par le remplacement du point God's Lake par des points précis sur ce lac, à savoir

Cour d'appel fédérale

Transport 2000 Canada, requérante, et CP Limitée, intimée. Référence de la Cour fédérale 80-A-352 (décision rendue le 22 octobre 1980).

REQUÊTE rejetée.

ARRÊT: dans ce cas, puisse procéder comme il l'a fait Comité des transports aériens justice naturelle et doute que le valoir qu'on a fait abstraction de la God's River. La requérante fait

Cour d'appel fédérale

ARRÊT: Requête rejetée.

REQUÊTE en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel de la décision du Comité de révision du 29 mai 1980 par le Comité des transports par chemin de fer, ordonnance qui déclarait le service voyageurs Farnham-Montréal aux fins des articles 260 et 261 de la Loi sur les chemins de fer, puis que le comité estimait que ce service était un service de banlieue et qu'il devrait donc appartenir à la même catégorie que les autres services de banlieue de Montréal. La requérante fait valoir que la Commission n'est pas habilitée à déclasser ce service, puisqu'elle l'a déjà classé "service de train de voyageurs", et que les décisions du C.T.C.F. et du Comité de révision sont toutes deux erronées du point de vue du droit.

Cour d'appel fédérale

Gouvernement de la Colombie-Britannique, appelant, et CP Limitée et Esquimalt and Nanaimo Railway et al, intimés. Appel A-687-78 (en instance à la fin de décembre 1979 et en instance à la fin de décembre 1980).

Cour d'appel fédérale

Québec Aviation Limitée, appelante, et Austin Airways Limited, l'Administration régionale des Cris, le Grand Conseil des Cris (du Québec), les Bandes Cris du Québec, et l'honorable ministre des Transports du Canada, intimés, et l'honorable ministre des Transports du Québec, le Procureur général du Québec, et la C.C.T., mis-en-cause. Dossiers de la Cour A-307-80 et A-113-80 (cas en instance à la fin de décembre 1980).

APPEL (avec permission de la Cour accordée le 30 avril 1980) d'une décision du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports modifiant, conformément avec la prescription du Ministère émise en vertu de l'article 25 de la Loi nationale sur les transports, deux décisions antérieures du comité sur les requêtes de Québec Aviation Limitée et d'Austin Airways Ltd, accordant à l'un refusant à l'autre leurs demandes respectives de modification de permis (services de transport aérien à taux unitaires) visant à relier certaines collectivités de la côte est de la Bate James à l'Abitibi.

Cour d'appel fédérale

REQUÊTE en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° 1980-A-67 rendue le 1^{er} février 1980 par le Comité des transports aériens et modifiant, après avoir suivi les voies régulières, un permis autorisant Ilford-Riverton Airways Ltd, à exploiter un service aérien commercial entre points déterminés, par le remplacement du point God's Lake par des points précis sur ce lac, à savoir

Complémentaire à cet appel et devant être entendue concurremment, est une demande d'annulation et d'examen aux termes de l'article 28 de la Loi sur la Cour fédérale du jugement rendu par le Ministre dans cette affaire en ven

signifie pas qu'elle peut ordonner une nouvelle présentation de réclamations; et

3) les pouvoirs que confère à la Commission l'article 63 de la Loi nationale sur les transports ne peuvent être exercés rétroactivement.

ARRÊT:

L'appel a été admis dans une décision majoritaire de deux contre un et la Cour a certifié à la Commission que le Comité des transports par chemin de fer n'était pas habilité à ordonner à la compagnie ferroviaire appelante de redéposer les réclamations pertinentes en vertu de l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer.

Cour d'appel fédérale

CP Limitée et CN, appelantes, et Ltd. et al., intimés. Dossier de la Cour A-65-80 (décision rendue le 20 juin 1980).

APPEL d'une décision du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports dans laquelle le comité conclut, après avoir mené une enquête conformément à l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, que la majoration des tarifs imposée par CN et CP Rail aux usines à papier de l'ouest du Canada, à l'égard du transport de la pâte de bois depuis des points situés à l'ouest du Canada jusqu'à des destinations se trouvant aux États-Unis, avait dérogé à la pratique établie de longue date relative-ment à la parité des tarifs entre les compagnies ferroviaires canadiennes et américaines, pour le transport de la pâte de bois depuis l'ouest du Canada et le nord-ouest des États-Unis jusqu'à une même destination aux États-Unis, et que ce renversement unilatéral de la parité nuisait à l'intérêt public aux

APPEL d'une décision du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports dans laquelle le comité conclut, après avoir mené une enquête conformément à l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, que la majoration des tarifs imposée par CN et CP Rail aux usines à papier de l'ouest du Canada, à l'égard du transport de la pâte de bois depuis des points situés à l'ouest du Canada jusqu'à des destinations se trouvant aux États-Unis, avait dérogé à la pratique établie de longue date relative-ment à la parité des tarifs entre les compagnies ferroviaires canadiennes et américaines, pour le transport de la pâte de bois depuis l'ouest du Canada et le nord-ouest des États-Unis jusqu'à une même destination aux États-Unis, et que ce renversement unilatéral de la parité nuisait à l'intérêt public aux

L'appel a été admis uniquement en ce qui a trait au point d), et a été rejeté à tous les autres égards. La Cour a donc assuré la Commission canadienne des transports que l'ordonnance du Comité des transports par chemin de fer n'était pas valide, et devait être écartée, et que le comité devrait réexaminer et établir à nouveau le fondement de

ARRÊT:

L'appel a été admis uniquement en ce qui a trait au point d), et a été rejeté à tous les autres égards. La Cour a donc assuré la Commission canadienne des transports que l'ordonnance du Comité des transports par chemin de fer n'était pas valide, et devait être écartée, et que le comité devrait réexaminer et établir à nouveau le fondement de

pu d'une réduction des coûts. Les appelants prétendent que le comité a négligé de tenir pleinement compte de la preuve établissant l'inefficacité ou le niveau anormalement élevé des frais d'exploitation du service.

ARRÊT:

Appel rejeté. À l'unanimité, la Cour estime que la décision du comité ne révèle aucune erreur de droit ou de compétence.

Cour d'appel fédérale

CP Limitée, appelante, et la C.C.T., intimée. Appel (1980) 111 D.L.R. (3d) 92 (décision rendue le 10 avril 1980).

APPEL d'une décision du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports concernant la segmentation d'embranchements établie par leurs demandes de subvention présentées en vertu des articles 256 et 258 de la Loi sur les chemins de fer, et décision ordonnant à CP Rail, à l'égard de la subdivision Estevan, de présenter des réclamations modifiées en ce qui a trait aux pertes qui ont déjà été réclamées, déterminées, et payées.

L'appelante a fait valoir ce qui suit: (1) une fois que la Commission a déterminé les pertes réelles qu'a entraîné l'exploitation d'un embranchement et qu'elle en a recom- mandé le paiement au ministre des Finances, le traitement des réclamations pertinentes est terminé; (2) le pouvoir accordé à la Commission d'autoriser le rajustement de paiements en trop, ou en moins, ne

certaines parties de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest, a fait faillite et cessé toutes activités. Par conséquent, le Comité des transports aériens, conformément au paragraphe 16(8) de la Loi sur l'aéronautique, a suspendu les permis inutilisés de *Northward* et a accordé au syndic, soit *Touche Ross Limited*, jusqu'au 1^{er} janvier 1981 pour trouver des transporteurs prêts à offrir les services aériens laisses vacants.

Les requérantes dans cette affaire ont fait valoir que dès la faillite, les permis en cause sont devenus des autorisations "en veilleuse" qui auraient dû être annulées immédiatement ou dès que la titulaire n'aurait pu rétablir dans un délai raisonnable les services autorisés. Les requérantes ont de plus allégué que, bien que la partie applicable de la Loi sur l'aéronautique confère au C.T.A. le pouvoir discrétionnaire de suspendre, d'annuler ou de modifier des permis ou des parties de ceux-ci, lorsque l'intérêt public l'exige, ce pouvoir, dans ce cas, a été improprement exercé parce qu'il n'était pas conforme aux pratiques du comité.

Le Comité de révision a fait valoir que les faits particuliers à cette affaire démontrent que les mesures utilisées par le C.T.A. étaient raisonnables. Premièrement, afin de minimiser les inconvénients que subissait le public, le comité avait autorisé temporairement un certain nombre de titulaires, notamment les requérantes actuelles, pendant la période de suspension, à exploiter les services de *Northward*. De plus, afin d'encourager les créanciers des transporteurs aériens à maintenir leur aide financière

Causes de la C.C.T. entendues par la Cour suprême et la Cour fédérale

Cour suprême du Canada

CP Limitée, CN, Dominion
Atlantic Railway, Québec Central
Railway Co., et Canadian
Demurrage Bureau, appelants, et
la C.C.T. et Canadian National
Millers Assoc., intimées. Appel
(1980) 1 R.C.S. 319 (décision rendue
le 3 mars 1980).

POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel fédérale (1979 2 C.F. 809) rejetant un appel d'une ordonnance du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, dispensation de l'application des tarifs déposés par les compagnies ferroviaires appelantes majoritairement, dans certains ports d'embarquement, les frais de surestaries applicables à la farine destinée à l'exportation. Le Comité des transports par chemin de fer avait jugé cette majoration contraire à l'alinéa 27(2)(b) de la Loi sur les chemins de fer qui prévoit le maintien du "niveau des tarifs de transport pour l'exportation de la farine jusqu'à un port de l'Est".

La principale question à trancher est de savoir si l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer s'applique aux frais de surestaries. Les sociétés ferroviaires font valoir que la Cour d'appel fédérale et la Commission canadienne des transports ont fait erreur de droit en déterminant qu'en effet, ledit article s'appliquait aux frais de surestaries. ARRÊT:

Cour d'appel fédérale

Le procureur général de Terre-Neuve et The Newfoundland and Labrador Federation of Municipalities, appelants, et la C.C.T. et CN, intimées. Appel (1980) 1 C.F. 774 (décision rendue le 1^{er} février 1980).

APPEL, fondé sur le paragraphe 64(2) de la Loi nationale sur les transports, d'une décision du Comité des transports par véhicule à moteur de la Commission canadienne des transports, qui a autorisé une hausse du tarif du service d'autocar assuré à Terre-Neuve le CN. L'erreur de droit consistait en ce que la portée réelle de cette décision est que le comité n'avait pas compétence pour déterminer l'article 40 de la Loi était justifié raisonnable. Les appelants soutiennent en outre que le comité a commis l'erreur manifeste de ne pas avoir terminé l'enquête par cet article, notamment en ce qui concerne la nature et l'importance d'un accroissement de l'efficacité

Suppression de services de trains de voyageurs

Réunions du Comité de révision des 5 septembre, 17 octobre, et 5 décembre 1980.

Reguetes déposées par le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario, par le

Transportation de l'état de New York et diverses autres parties en

révision de l'ordonnance n° R-31299 du Comité des transports par chemin de fer autorisant la

suppression de services voyageurs entre Toronto, Hamilton, Welland, Fort Erie et Buffalo.

L'émission de cette décision du C.T.C.F., le 14 août 1980, a suscité

neuf reguetes en révision. Certaines parties étaient en faveur du

maintien du service local entre Toronto, Buffalo et les points inter-

médiaires, en alléguant principalement que l'interruption, si elle était

aggravée, priverait Toronto d'une liaison ferroviaire directe avec New York.

Le Comité de révision a rejeté la première requête étudiée. Lorsque l'affaire a été reprise le 24 septembre, le comité a émis une suspension ex parte à l'égard de l'ordon-

nance du C.T.C.F., conformément à l'article 71 de la Loi nationale sur les transports et a ordonné que les

compagnies ferroviaires concourent, soit VIA Rail, CP Rail, T.H. & B. et Conrail, maintiennent les services en cause jusqu'à nouvelle

décision, le comité a tenu compte qu'entre-temps, le C.T.C.F. avait enjoint à VIA Rail de mener une étude approfondie sur la rentabilité

de la ligne. Lors de l'étude subséquente de cette affaire, le comité a prolongé les périodes accordées aux parties

interprétation d'un tarif ferroviaire

décision 1980-07; 17 octobre 1980

Reguete présentée par VIA Rail Canada Inc. en révision de l'ordonnance n° R-31067 du

Comité des transports par chemin de fer autorisant Vancouver Island E & N Steering Committee en appeler du tarif voyageurs

minimal de VIA Rail contenu dans un tarif applicable au transport

entre Victoria et Courtney (C.-B.). Dans ladite décision qui a fait l'objet d'une requête en révision, le C.T.C.F. conformément à l'article 81 de la Loi sur les chemins de

fer, a autorisé la requérante à en appeler d'un tarif voyageurs. La requérante justifiait sa requête en affirmant que le comité s'était

carté de la loi du fait qu'il n'était pas convaincu que, de prime abord, le tarif nuisait à l'intérêt public et

ne sa conviction portait uniquement sur le fait que le tarif pouvait nuire à l'intérêt public.

Le Comité de révision a conclu qu'aucun écart à la loi n'avait été commis et que, par conséquent, la requête était rejetée. Il a ajouté

en vertu des articles 23 de la Loi nationale sur les transports et 281 de la Loi sur les chemins de fer, il allait décider s'il s'agissait d'une

affaire qui, de prime abord, paraît nuire à l'intérêt public avait subi une étape ultérieure, de prouver

que l'intérêt public avait subi une atteinte. En outre, il y aurait lieu, à l'avenir, de déterminer si l'affaire est bien fondée, de me

aborder, pouvoir qui dans ce cas-ci a été bien exercé.

Décision 1980-08; 30 décembre 1980

Reguetes déposées par Aklavik Flying Services Ltd., Simpson Air

Ltd. et Northwest Territorial Airways Ltd. en révision d'une

décision du Comité des transports aériens, envoyée par lettre le 4

juillet 1980, et de l'ordonnance n° 1980-A-401 du Comité des

transports aériens suspendant certains permis de Northwest Airlines Limited à compter du 29

juillet 1980 et les annulant à partir du 1^{er} janvier 1981 à moins qu'une

ou des propositions de transfert des services aériens en cause ne soient présentées.

En mars 1980, Northwest Airlines, un transporteur local desservant

Conformément à ce qui précède, le Comité de révision a agréé les deux requêtes en révision, a remis toute l'affaire entre les mains du Comité des transports aériens en lui recommandant d'étudier promptement la question du rétablissement de la clause de protection de route accordée à *Lambair* et de déposer un rapport provisoire avant l'audience sur le rapport de l'enquête menée conformément à l'article 81.

Application des décisions du Comité de révision

Réunion du Comité de révision du 5 septembre 1980

Renvoi par le Comité des transports aériens d'une affaire concernant *Spur Aviation* et décision du Comité de révision du 5 octobre 1979.

Par une décision rendue le 5 octobre 1979, le Comité de révision a annulé la décision n° 5855 du C.T.A. et a autorisé *Spur Aviation* à exploiter un service aérien commercial. Le Comité de révision indiquait dans sa décision que le transporteur aurait satisfait aux exigences applicables du comité, notamment à celles sur le dépôt de documents, et le financement.

De la date de la décision susmentionnée à août 1980, le transporteur ne s'est pas conformé aux conditions jointes au rapport du Comité de révision. Par ailleurs, le Comité ne pouvait pas annuler une décision du Comité de révision mais qu'il souhaitait annuler celle d'octobre 1979. Par conséquent, il a demandé au Comité de révision de revoir cette affaire et de réviser sa propre décision.

Suppression de services de trains de voyageurs

Décision 1980-06; 8 septembre 1980

Le Comité de révision, après étude de l'affaire, a conclu que la requête de l'entreprise était mal formulée, stipulant bien qu'il n'y avait pas de service dans une annexe à une ordonnance, il faut comprendre alors qu'il y a ce pouvoir d'exclure, assorti un pouvoir d'inclure. Le Comité des transports par chemin de fer était donc en droit de décider comme il l'a fait. La requête a donc été rejetée. Transport 2000 Canada en appel plus tard de cette décision auprès de la Cour fédérale. La décision du tribunal figure dans la section sur la Cour fédérale.

Requête présentée par Transport 2000 Canada en révision de l'ordonnance n° R-30934 du Comité des transports par chemin de fer supprimant la région n° 4 de l'annexe I de son ordonnance n° R-6751.

L'ordonnance n° R-30934 du C.T.C.F., émise le 29 mai 1980, visait à permettre à Canadien

Dans une note communiquée au Secrétaire du Comité des transports aériens, le Comité de révision a déclaré qu'il ne pouvait pas prendre de décision dans cette affaire. Ces deux classes se distinguent comme suit: pour supprimer des "services voyageurs", il faut déposer une requête auprès de la Commission et fournir une preuve de pertes financières réelles alors que la suppression de "services de banlieue" peut se faire à la suite d'un simple préavis. De plus, les services de banlieue sont administrés à des subventions provinciales.

Transport 2000 Canada a déposé, en juin 1980, une requête en annulation de l'ordonnance du C.T.C.F. en alléguant qu'il ne relevait pas de la Commission ni qu'il était en son pouvoir de déclarer que le service en question n'était pas un service voyageurs. En réponse, le Comité de révision n'avait été justifié une révision n'avait été avancée.

Le Comité de révision, après étude de l'affaire, a conclu que la requête de l'entreprise était mal formulée, stipulant bien qu'il n'y avait pas de service dans une annexe à une ordonnance, il faut comprendre alors qu'il y a ce pouvoir d'exclure, assorti un pouvoir d'inclure. Le Comité des transports par chemin de fer était donc en droit de décider comme il l'a fait. La requête a donc été rejetée. Transport 2000 Canada en appel plus tard de cette décision auprès de la Cour fédérale. La décision du tribunal figure dans la section sur la Cour fédérale.

Ouest. À cette fin, il a fallu, entre autres, transférer de PWA, successeur de Transair, à Calm Air, un transporteur de troisième niveau du Manitoba, l'autorisation de desservir certains points du Keewatin. Ce transfert essentiel au réaménagement a été approuvé par le Comité des transports aériens dans sa décision n° 6046 du 22 janvier 1980.

Calm Air et PWA ont déposé des requêtes en révision parce que, dans la même décision, le comité, en permettant à Lambair de déroger à la clause de protection de route prévue à son permis, l'autorisait à desservir des points qui avaient fait l'objet d'un transfert de PWA à Calm Air. Cette dérogation permettait à Lambair, un exploitant de services d'atterrissage, de concurrencer librement Calm Air qui, en vertu de son permis d'exploitation de services à taux unitaires, était obligé d'assurer des services aériens à horaire fixe réguliers.

Le Comité de révision a fondé ses conclusions sur l'opinion du C.T.A. voulant qu'une période d'essai évaluable soit nécessaire afin d'évaluer ce réaménagement et que le réexamen de la question de la dérogation accordée à Lambair à l'égard de la protection de route ne fournirait qu'une réponse partielle aux arguments soulevés au cours de l'audience. Il a donc soutenu qu'une enquête sur la suffisance et la qualité globale des services aériens dans le district de Keewatin devrait être menée conformément à l'article 81 de la Loi nationale sur les transports. Le rapport de l'enquête devait être publié et examiné plus tard au cours d'une audience publique dont le C.T.A. fixerait le lieu et l'heure.

Au cours de quelques semaines qui ont suivi cette décision, plusieurs personnes et institutions ont écrit à la Commission en des termes s'apparentant à des requêtes en révision. Entre-temps, les premiers ministres des quatre provinces de l'Atlantique ont demandé au Premier ministre de "suspendre, réviser et mettre de côté" la décision du C.T.A. Par la suite, le ministre des Transports a été chargé d'étudier en priorité la majeure partie de cette affaire. EPA s'est prévalu d'une autre procédure et a interjeté appel auprès du ministre des Transports contre cette même décision.

Au cours de sa réunion du 25 juin 1980, le Comité de révision a étudié diverses requêtes et après avoir pris note des différentes procédures utilisées, il a refusé d'entendre les requêtes en soutenant que, lorsque, comme dans le présent cas, une affaire a été portée devant un tribunal supérieur, celui-ci devrait être libre d'exercer sa juridiction.

Services aériens dans le district de Keewatin

Décision 1980-05, 14 juillet 1980

Requête déposée par Calm Air International Ltd. et requête présentée par Pacific Western Airlines Ltd. en révision d'une partie de la décision n° 6046 du Comité des transports aériens ne rejetant pas le transfert de certains permis de PWA à Calm Air et autorisant Lambair Limited à déroger à une condition de protection de route stipulée dans son permis.

Par suite de la fusion de Transair avec Pacific Western Airlines Ltd., il a fallu réaménager les services de transport aérien dans le district de Keewatin, services visant la partie Est des Territoires du Nord-

présentent. De toutes façons, ces présentations n'ont pas suffi à former l'analyse du C.T.C.F. Les requérants ont de plus fait valoir que l'Office national de l'énergie avait prévu une pénurie de certaines ressources dans certaines parties du Canada au cours de l'été 1980 à moins que les Canadiens n'usent moins leurs voitures et n'induisent plus lentement. Le Comité de révision, tout en constatant le bien-fondé des prévisions de l'O.N.E., a déclaré que celles-ci ne donnaient pas une preuve suffisante en cause, ni aux circonstances dont fait état la décision.

Requêtes déposées par diverses entreprises de la décision 6099 du Comité des transports aériens modifiant le permis de CP Air de façon à ajouter le point Halifax. Par la suite, une audience a eu lieu à Halifax afin de déterminer quel CP Air ou de l'Eastern Provincial Airways serait autorisée à desservir, parallèlement à l'Air Canada, la route Toronto-Halifax à titre de transporteur-conducteur. En vertu de la décision 6099, le comité a agréé la requête de CP Air et rejeté celle de EPA.

Édition envoyée au gouverneur en Conseil

Décisions envoyées par le gouverneur en Conseil, 25 juin 1980

Requêtes déposées par diverses entreprises de la décision 6099 du Comité des transports aériens modifiant le permis de CP Air de façon à ajouter le point Halifax.

Décisions marquantes

Tarifs aériens spéciaux

Décision 1980-02; 25 janvier 1980

Requête présentée par CP Air en révision de la décision n° 6056 du Comité des transports aériens rejetant certaines modifications aux tarifs de CP Air proposant un système de bons "Avant garde". Conformément aux exigences du Règlement sur les transporteurs aériens, CP Air a déposé, auprès du Comité des transports aériens, une modification tarifaire sous le titre "Avant-garde". Cette modification avait pour objet d'établir un système en vertu duquel, du 14 janvier au 28 février 1980, CP Air émettrait un bon Avant-garde à chaque passager qui paie le tarif et qui voyage sur des vols autres que ceux du circuit Aérobus entre les principales villes du réseau international de CP Air. Chaque bon permettrait à son détenteur d'acheter un billet aller-retour ou visant un voyage circulaire, en classe économique, à bord des vols de CP Air, au prix spécial Avant-garde et ce, du 1^{er} mars au 22 juin 1980 et pour des trajets entre les mêmes villes canadiennes.

En vertu de la décision n° 6056, le Comité des transports aériens a rejeté la règle tarifaire proposée qui aurait permis de concrétiser le projet Avant-garde, en donnant comme raison que cette règle contenait des conditions tarifaires générales s'appliquant à des tarifs réduits dans le cadre de services à

horaire fixe qui étaient contraires à l'article 113 du Règlement sur les transporteurs aériens. Cet article prévoit que les tarifs et conditions de transport doivent être justes et raisonnables et qu'ils doivent s'appliquer équitablement à tous, au même taux.

CP Air a demandé au comité de surseoir à sa décision en attendant qu'elle dépose une requête officielle en révision. Le Comité des transports aériens a consenti à cette demande et a informé le Comité de révision de l'intention de CP Air de déposer une requête en révision. Le 23 janvier 1980, le Comité de révision a informé CP Air que sa requête serait entendue le 28 janvier.

L'audition de la requête a eu lieu sous forme de procès de novo où étaient présents des représentants de CP Air ainsi que des membres du Comité des transports aériens. La décision du sous-comité a été rendue oralement au cours des débats.

La requête a été agréée, même si certaines modifications tarifaires péchaient contre le règlement, parce que le programme Avant-garde était établi à titre expérimental; en conséquence, CP Air a été autorisée à appliquer ses tarifs spéciaux jusqu'au 22 juin 1980. De plus, le Comité de révision a exigé qu'une fois le programme terminé, la compagnie en analyse les résultats financiers et les communiquât au C.T.A.

Suppression de services de trains de voyageurs

Décision 1980-04; 25 avril 1980

Requête déposée par Bob Ogle, Rod Murphy et Vic Althouse, députés, et requêtes présentées par Transport 2000 Saskatchewan

en révision de l'ordonnance n° R-30574WD du Comité des transports par chemin de fer autorisant les Chemins de fer Nationaux du Canada à supprimer les services de trains de voyageurs entre Saskatoon et Le Pas. Par une ordonnance du 20 mars 1980 émise lors d'une audience de la Division de l'Ouest de la Commission, à Saskatoon, le Comité de révision a autorisé le CP Air de transporter ses services de voyageurs entre Saskatoon et Le Pas. Du même coup, VIA Rail était tenue de prendre les mesures nécessaires afin que la population locale ait accès, sans heurt, à d'autres modes de transport. Les pertes substantielles subies par la compagnie, les perspectives économiques peu reluisantes et l'existence d'autres modes de transport ont amené le C.T.C.F. à prendre cette décision.

Le Comité de révision, au cours d'une réunion, le 25 avril 1980, a examiné les requêtes en révision des députés locaux et un groupe de accessoiristes déposées par trois amendements aux modifications aux horaires auraient pu augmenter le clientèle et que les autres services de transport étaient inadéquats. Le Comité de révision a remarqué que la décision originale avait tenu compte des autres services de transport disponibles et mis l'accent sur les avantages et les désavantages respectifs qu'ils

En vertu de l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports "peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision". Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions; mais lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le Comité de révision qui est saisi de la question.

Présidé par le vice-président de la Commission, le comité se compose habituellement des présidents des comités modaux. Toutefois, lorsqu'un de ses membres a participé à la délivrance d'une décision ou d'une ordonnance devant être révisée, il s'abstient de prendre part à la révision.

Procédé de révision

Sauf lorsqu'il décide qu'une audience publique doit être tenue, le comité n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes en révision. Toute demande doit être présentée au comité dans les 30 jours qui suivent la réception de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle la révision est demandée. Des exemplaires de la demande originale doivent être adressés à toutes les parties intéressées, lesquelles ont alors 30 jours, à compter de la réception de la demande, pour déposer une intervention en faveur ou à l'encontre de la demande. Sur

réception d'une intervention, le requérant a 10 jours pour répondre. Lorsque les circonstances le justifient, ces périodes peuvent être, soit prolongées. Quand toutes les déclarations ont été faites, le Comité de révision s'occupe du cas.

Lorsque le comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple, si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le comité révisé également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu. Une fois que le comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal. En règle générale, ce n'est que lorsque des faits nouveaux et importants sont signalés que le Comité de révision renvoie le cas au comité modal.

Requêtes

En 1980, le comité a été saisi de 88 requêtes auxquelles il faut en ajouter huit autres déposées en 1979. De ces 96 demandes, 41 ont été rejetées, les motifs invoqués étant insuffisants; 36 ont donné lieu à la révision de la décision ou de l'ordonnance originale; six requêtes ont été jugées périmées suite à la promulgation du décret C.P. 1980-1749; et 13 requêtes étaient pendantes, les plaidoiries n'étant pas achevées. (Voir l'annexe EF)

Après examen des 36 requêtes jugées recevables, les décisions ou ordonnances originales ont été confirmées dans sept cas et modifiées ou annulées dans 10 autres. A

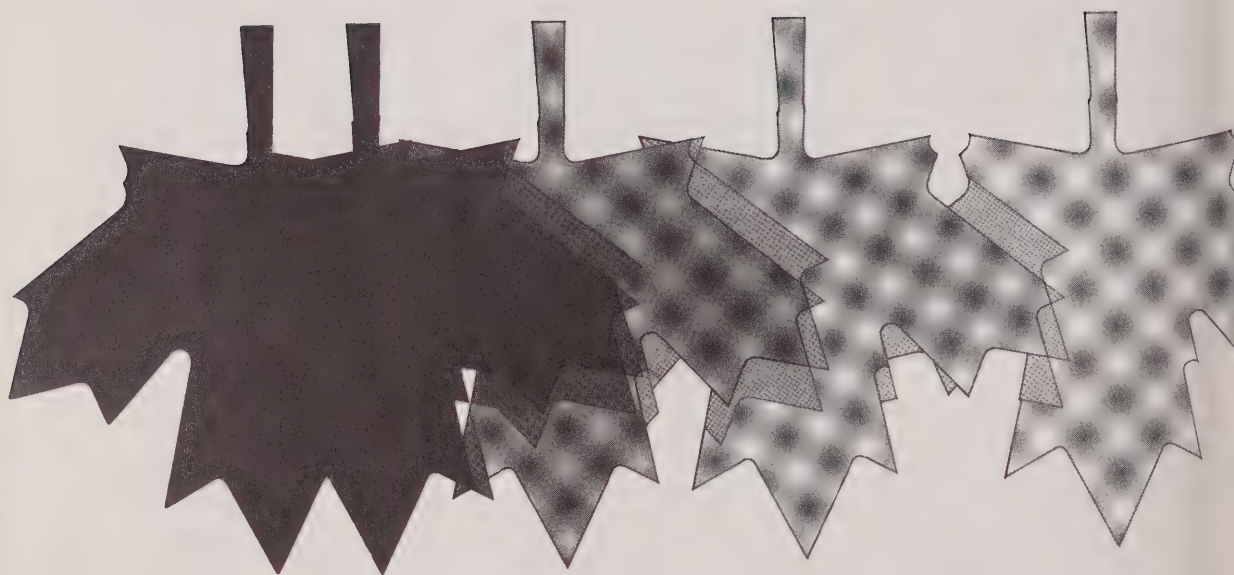
la fin de l'année, aucune décision n'avait été rendue à l'égard des 16 autres requêtes qui avaient été renvoyées aux comités modaux pour qu'ils en fassent la révision et le Comité de révision avait encore trois cas à l'étude.

Le Comité a tenu deux audiences publiques en 1980. (Voir l'annexe FF)

Les autres voies d'appel qui s'offrent à une partie qui s'oppose à une décision ou ordonnance rendue par la Commission sont la Cour fédérale du Canada, le gouverneur en conseil et, dans certains cas, le ministre des Transports. Au cours de 1980, le ministre des Transports a rendu 14 jugements en appel de décisions ou d'ordonnances de la Commission. De ces 14 appels, neuf ont été rejetés; trois ont donné lieu à la modification ou à l'annulation de la décision ou de l'ordonnance originale et deux ont été transmis à la Commission pour qu'elle procède à la révision. A la fin de l'année, deux cas qui avaient été renvoyés par le Ministre n'avaient pas encore été réglés. (Voir l'annexe GG)

Deux appels renvoyés par le Ministre en 1979, et que le comité n'avait pu régler à la fin de l'année, ont donné lieu aux décisions suivantes: dans le cas de *Highline Airways*, la décision originale a été modifiée et, dans le cas de *Eastern Flying Services*, la décision originale a été confirmée.

Des 19 requêtes encore devant les comités modaux à la fin de l'année, six ont été confirmées et 13 ont donné lieu à la modification de la décision originale. (Voir l'annexe HH)



Guy Roberge, Président
M.D. Armstrong
J.T. Gray
D.H. Jones
J.A.D. Magee
J.B.G. Thomson
Yves Dubé (ad hoc)

Frais de premier établissement estimés à des sommes qui varient entre 300 millions de dollars et 2 milliards de dollars. Toutefois, compte tenu de la hausse de la demande intérieure et étrangère et de l'augmentation des coûts de transport ferroviaire, le pipe-line deviendra peut-être une option réalisable au Canada.

L'expérience montre que pour qu'un pipe-line de denrées soit viable, le volume de produits à transporter doit atteindre des va-

leurs élevées (habituellement de 5 à 10 millions de tonnes par année). Pareille canalisation nécessiterait des centaines de millions de dollars et chaque jour de retard serait coûteux. C'est pourquoi, le C.T.P.D. se tient prêt à étudier rapidement les demandes de certificat. À cette fin, plusieurs règles et règlements ont été établis pour aider les requérants et le comité à accélérer le déroulement des audiances. De plus, le comité s'est tenu au fait des innovations technologiques internationales et a eu des discussions avec de nombreux promoteurs américains et canadiens sur des applications possibles, des normes de construction et de conception, des règlements, des lignes de conduite et leurs effets sur les industries du transport ferroviaire et des ressources.

pour ensuite le transborder en Ontario; du charbon métallurgique à Vancouver, à l'intention des marchés japonais; du soufre, depuis l'Alberta jusqu'aux ports de la côte du Pacifique; de la potasse, de la Saskatchewan aux Etats-Unis; du minerai de fer, de la région de la dépression du Labrador jusqu'aux ports de Sept-Iles et de Pointe-Noire sur le Saint-Laurent; de l'ammoniac anhydre, de l'Alberta aux Etats-Unis, et de nombreux projets de moindre importance. Aucun d'entre eux ne s'est encore concrétisé. Plus récemment, on a tenté d'évaluer la capacité des pipe-lines de denrées à transporter des quantités nouvellement produites de charbon thermique, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique aux ports de la côte du Pacifique à destination de marchés d'outre mer.

Les Etats-Unis ont réalisé des travaux beaucoup plus importants qu'au Canada pour mettre au point le transport du charbon thermique par pipe-line. On compte au moins six grands projets sur papier; les capacités de transport de 10 à 45 millions de tonnes par année, des solides propre à l'environnement et aux produits canadiens.

Evolution des pipe-lines de denrées

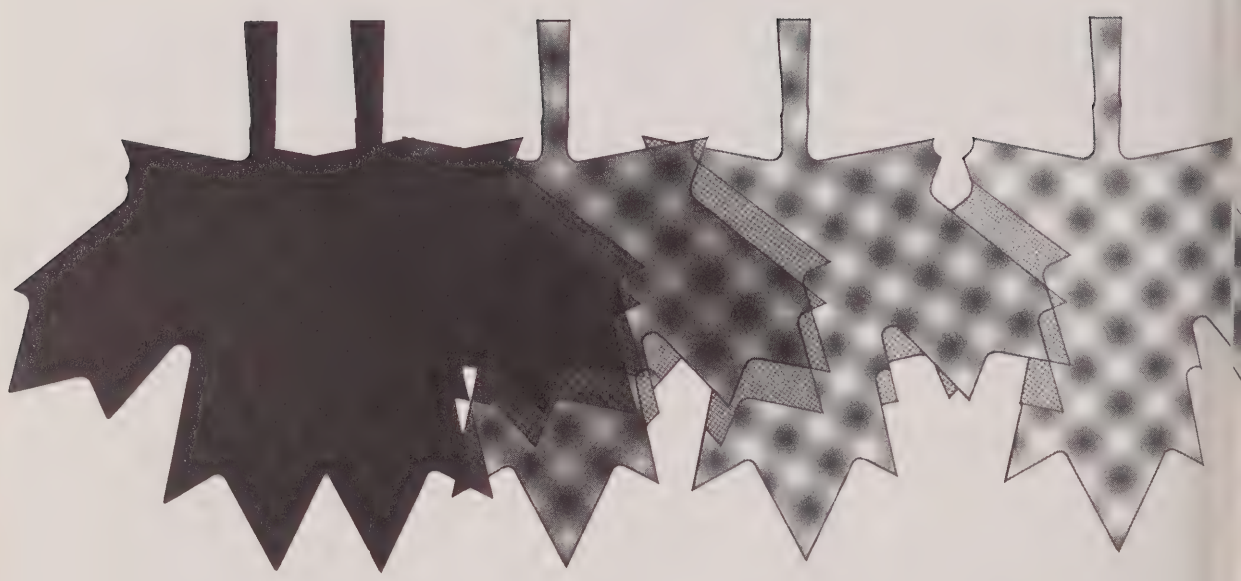
La technologie des pipe-lines de denrées est très avancée. En effet, de nombreuses canalisations à courtes distances sont utilisées depuis le début des années 1900, principalement pour le transport en usine, de minerais et de déchets en suspension dans de l'eau. Depuis les années 1950, on étudie en profondeur l'application du concept du transport, sur de longues distances, du charbon, du minerai de fer, des copeaux de bois, du soufre, de la potasse, des concentrés métalliques, et d'autres ressources.

On compte actuellement dans le monde un certain nombre de réseaux longues distances qui transportent surtout du charbon thermique et du minerai de fer. Il n'en existe pas encore au Canada, mais de nombreuses applications possibles ont été relevées par l'industrie et le gouvernement. La C.C.T. a entrepris et financé une partie des travaux de recherche et de développement qui se font au Canada sur les aspects technologiques de tout long pipe-line de solides propre à l'environnement et aux produits canadiens.

L'industrie et le gouvernement du Canada ont investi beaucoup d'argent, depuis la fin des années 1960, dans l'évaluation de la faisabilité technique et économique de projets de pipe-lines de denrées, à des efforts réels ont été déployés pour acheminer du charbon thermique depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique jusqu'à Thunder Bay

Le Comité des transports par pipe-line de denrées (C.T.P.D.) a été créé en vertu de la Partie II de la Loi nationale sur les transports. Sa compétence s'applique aux "pipe-lines de denrées" qui relient une province à une autre ou encore un Etat ou un territoire. Il a en outre pour fonction d'émettre des certifications de commodité et de nécessité publiques en vue de la construction et de l'exploitation de ces pipe-lines et de recevoir, de rejeter, de remplacer ou de prescrire des tarifs de transport par pipe-line.

Un pipe-line de denrées est une canalisation servant à transporter un liquide ou un mélange de fluides et de solides granulaires, mais pas uniquement du pétrole ou du gaz. La plupart de ces pipe-lines sont conçus pour acheminer un mélange solide-liquide qu'il est convenu d'appeler boue. La partie liquide de cette boue est habituellement de l'eau, bien que du pétrole et d'autres liquides, comme le méthanol, puissent également être utilisés, le plus souvent avec des particules de charbon. Si la partie liquide est un hydrocarbure comme du pétrole, le C.T.P.D. partage ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.



J.B.G. Thomson, Président
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
B.R. Wolfe

Le Comité de la politique en matière de transport international a deux fonctions principales.

Tout en n'ayant aucune fonction directe de réglementation, le comité conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation touchant le transport entre le Canada et d'autres pays. Il s'emploie à concilier les intérêts des entreprises de transport canadiennes, tant au niveau national qu'international.

Le comité fournit des représentants de la Commission auprès des organismes internationaux et traite de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. Ces représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, contribuent à la formulation des politiques canadiennes, font part à la Commission des observations sur les retombées économiques et juridiques de ces accords et suggèrent des mesures pertinentes de mise en oeuvre. Au besoin, le comité consulte les organismes canadiens visés, des secteurs public et privé.

En 1979, la structure du comité a été modifiée quelque peu de manière à lui permettre de s'acquitter plus efficacement de ses responsabilités dans les domaines du transport international et de devenir

Direction du transport maritime international

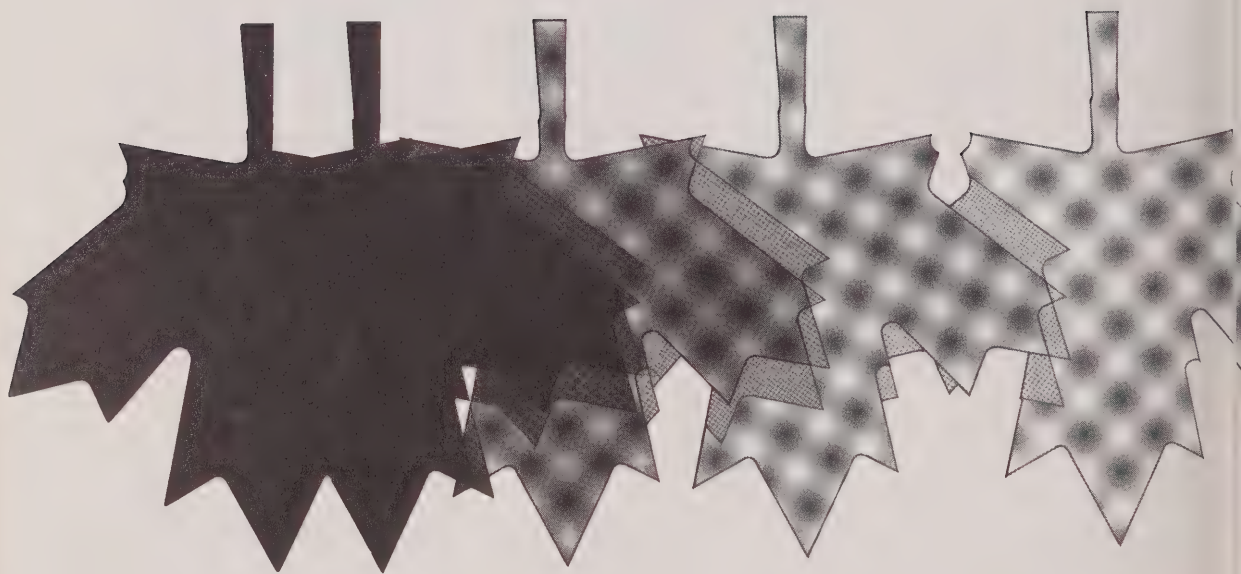
La direction assure au comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur la politique économique en

Direction du transport aérien international

La direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux canadiens de transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Direction du transport multimodal international et de sa simplification

La direction est responsable de l'analyse et de l'évaluation continues des facteurs économiques et juridiques internationaux qui touchent le transport multimodal à destination et en provenance du Canada. Elle participe également en tant que représentant de la Commission à la formulation des positions prises par le Canada, ainsi qu'aux négociations, lors de réunions internationales qui portent sur des questions ayant une incidence économique sur les activités de transport multimodal.



J.M. McDonough, Président

Guy Roberge

M.D. Armstrong

Yves Dubé

J.T. Gray

D.H. Jones

J.A.D. Magee

J.B.G. Thomson

Substituts: R. A. Azzie

J. A. L. G. Drainville

R. M. March

F.P.B., Belmont Express, Belmont Transit, Momac Corporation, Déménagements Rimouski Ltée, Speedway Express Ltd., Lorne Cole's Transport, Cole's Transfer, Location Spertbel, Hebb's Transport, Jomurles Realty, Keith Mc-Kinnon Transport Limited et Seaboard Express.

Audiences

Le Comité des transports par véhicule à moteur a tenu 32 audiences publiques au cours de l'année. Toutes les requêtes avaient trait au transport de marchandises le dimanche.

Loi sur les subventions au transport des marchands dans la Région atlantique

Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subventions pour le transport des marchands par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la Loi sur les taux de transport des marchands dans les provinces Maritimes, laquelle prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchands dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchands dans la Région atlantique, se sont élevés à 39,1 millions de dollars en 1980, comparativement à 37,6 millions en 1979. (Voir l'annexe DD)

rendre une décision, la Commission doit tenir compte de l'objet de ladite loi, soit qu'un jour de repos soit accordé le dimanche, dans la mesure du possible; elle doit aussi prévenir tout retard injustifiable dans la livraison de marchandises. En 1980, le comité a accordé 39 autorisations permanentes et 254 autorisations temporaires relativement à des demandes présentées par des camionneurs publics et privées en vertu de la Loi sur le dimanche.

Acquisitions

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci retendrait induire la concurrence en encore nuirait à l'intérêt public. En 1980, le comité a reçu 48 requêtes en acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 45 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. En effet, la Commission ne mène une enquête que si une personne ou un organisme représentant les transporteurs ou les entreprises de transport touchées par un projet dépose une intervention contraire à son agrément. Les trois autres requêtes étaient encore à l'étude à la fin de l'année.

Le 24 décembre 1980, Transport Husband (Québec) Inc., une filiale en propriété exclusive des Chemins de fer Nationaux du Canada, a informé la Commission canadienne des transports qu'elle se proposait d'acquiescer aux intérêts appartenant jusqu'à la aux Entreprises Bussières Ltée, de l'Ancienne Lorette, au Québec, lesquelles contrôlent les compagnies suivantes: Bellechasse Transport Inc., Rimouski Transport Limitée, Pétroles Bussières Limitée, Rimouski Transport, Entreprises

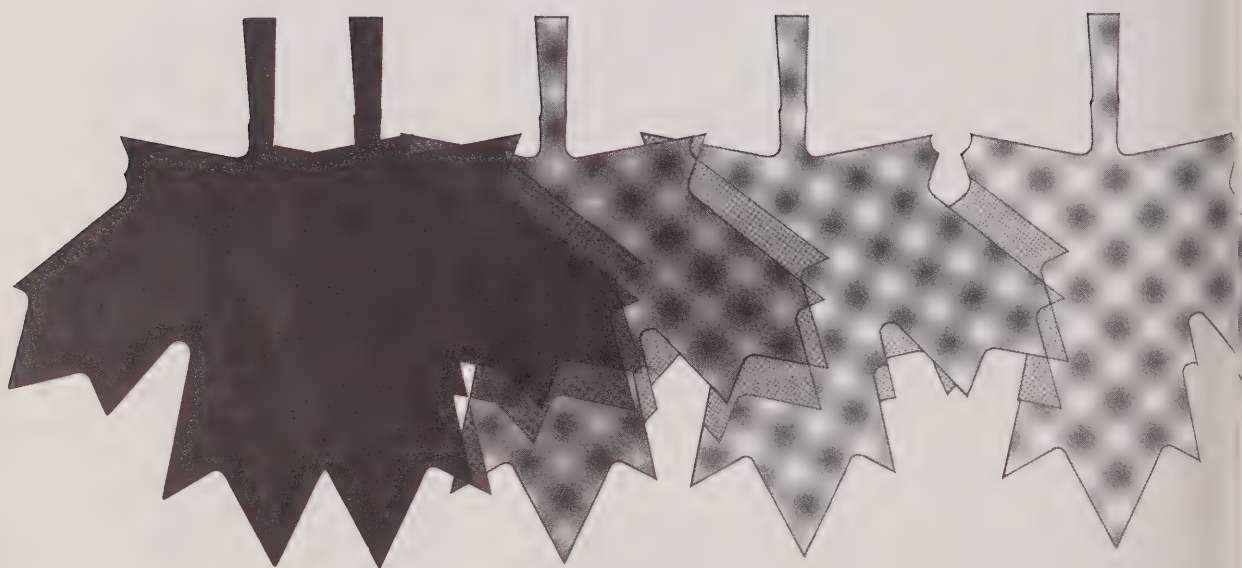
Le comité s'occupe principalement du traitement et du règlement des requêtes présentées en vertu de la Loi sur le dimanche par les transporteurs routiers qui veulent transporter des marchandises le dimanche. Il administre également l'article 27 de la Loi nationale sur les transports tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autobus ou de camions par toute autre entreprise de transport routier relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la Loi nationale sur les transports, qui régit directement le transport commercial extra-provincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouverneur en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sans dans le cas du service d'autocars Roadcruser du CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du comité depuis août 1976.

De plus, la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission administrative la Loi sur les subventions au transport des marchands dans la Région atlantique, au nom du comité. Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Loi sur le dimanche

L'alinéa 11x) de la Loi sur le dimanche permet à la Commission d'autoriser le transport de marchandises le dimanche. Avant de



J.A.D. Magee, Président
R.A. Azzie
D.H. Jones
R.M. March
J.M. McDonough
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Direction du transport multimodal international et de sa simplification

La direction est responsable de l'analyse et de l'évaluation des acteurs économiques et juridiques internationaux qui touchent le transport multimodal à destination et en provenance du Canada. Elle représente la Commission en vue de la formulation des positions prises par le Canada, ainsi qu'aux négociations, lors de réunions internationales qui portent sur des questions ayant une incidence économique sur les activités de transport multimodal.

La direction a coordonné les consultations, auprès de l'industrie et des ministères, qui ont conduit à l'élaboration de la Convention sur le transport multimodal internationale adoptée à une conférence des

Nations Unies tenue en mai 1980. Cette convention prévoit des règles uniformes pour le transport multimodal de marchandises entre pays, en vertu d'un seul contrat. Les règles s'appliquent lorsqu'au moins deux différents modes de transport sont utilisés dans le transport international de marchandises prises en charge par un transporteur multimodal.

Les autres fonctions que la direction exerce au nom de la Commission comprennent:

- la participation aux activités interministérielles en cours et aux consultations auprès de l'industrie en ce qui concerne les normes relatives aux conteneurs et aux questions de simplification;
- la coordination de la position du Canada devant le Comité des transports intérieurs de la Commission économique européenne (CEE) lors de l'assemblée intergouvernementale des hauts fonctionnaires tenue à Genève. Le comité en question a pour mission de réviser le travail des organismes consultants, comme le groupe d'experts sur les transports réunis, le groupe d'experts sur les statistiques des transports, le groupe d'experts sur les questions douanières dans le

domaine des transports et le groupe d'experts sur le transport des denrées périssables. La direction surveille les activités du Comité des transports intérieurs afin de déterminer ses incidences éventuelles sur le Canada et offre ses conseils sur les questions qui touchent le Canada;

- une collaboration continue avec le ministère des Transports sur des questions qui touchent la mise en application, au Canada, de l'*International Convention for Safe Containers* et des projets de règlements y afférant;
- une collaboration aussi avec le Comité des opérations internationales du Secrétariat de transport des marchandises dangereuses en vue de la préparation de la position du Canada devant le groupe d'experts de la CEE sur le transport des marchandises dangereuses; et
- une surveillance du trafic transfrontalier des conteneurs passant par les ports canadiens et américains.

On s'apprête actuellement à participer à la prochaine étape logique des travaux de l'OCDE sur la formulation d'une politique maritime régissant les relations commerciales entre les pays membres de cette organisation. Les négociations doivent commencer au début de 1981.

À la conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.), la direction a représenté la Commission au sein de la délégation canadienne auprès de la conférence de conférences, et la plus importante fut celle du Comité du transport maritime de la C.N.U.C.E.D. Au cours de cette conférence, les pays en voie de développement ont insisté pour que soient poursuivis les travaux sur des questions d'importance majeure. Une de ces questions est la cessation progressive du recours au "pavillon de complaisance"; (Les navires battant pavillon libérien assurent près du quart du transport maritime au Canada.) Nous aussi l'étude visant à lever les barrières qui empêchent sembler-il des navires immatriculés dans des pays en voie de développement de participer au transport de vrac, notamment du minéral de fer, du phosphate, et de la bauxite/alumine. Ces questions menacent la stabilité de l'offre et de la demande des marchandises expédiées par mer et revêtent une importance capitale pour l'économie du Canada. La direction a fait valoir les points de vue de la Commission en ce qui a trait à la position canadienne, qui protégerait les intérêts du Canada, tout en respectant les aspirations légitimes des pays en voie de développement.

Suite à l'initiative qu'elle avait prise à la C.N.U.C.E.D., la direction a continué de démontrer l'importance que la Commission porte à la position canadienne au sujet de l'assurance maritime, et à aider à la formulation des clauses internationales normalisées que les parties adopteraient volontairement. Elle entretient une liaison et une coopération étroites non seulement avec des assureurs maritimes, des courtiers et des consommateurs, mais aussi avec un comité international. Par suite d'une décision politique du Comité du transport maritime de la C.N.U.C.E.D. qui a donné la priorité à une assurance que l'on avait prévue, la direction s'est déclarée en faveur du principe des "périls désignés" du régime, qu'utilise actuellement l'industrie canadienne, à être reconnu internationalement.

La direction suit toujours de près l'élaboration, par les pays de la Communauté économique européenne (CEE), d'une politique maritime commune. Elle participe également à l'étude de l'application provisoire au transport maritime des règles de la concurrence qui déterminent le partage des marchés, ainsi que les activités de type "cartel" des sociétés de transport maritime océanique qui répondent à la majeure partie des besoins du Canada.

SERVICES DE TRANSPORT MARITIME

Leur transporteurs maritimes ont présenté des requêtes en vue d'obtenir des permis en 1980, trois pour les Grands lacs et six pour la région du fleuve Mackenzie, dont trois pour la partie ouest de l'Arctique. Les permis ont été accordés aux transporteurs des Grands lacs, savoir Canada Steamship Lines, A.B. McLean Ltd. et McKeil York Boats Ltd.

Le comité a également agréé les requêtes de quatre des six transporteurs du fleuve Mackenzie. Dans les cas, le permis accordait l'autorisation de desservir la partie ouest de l'Arctique.

Streper Bros. Marine Transport Ltd. s'est vu une fois de plus refuser un permis pour le secteur du fleuve Mackenzie. La demande d'Arnav Marine Limited, qui projetait de desservir ce secteur et la partie ouest de l'Arctique, a également été rejetée.

Appel à la Cour fédérale

Arnav Marine Limited a déposé un avis d'appel auprès du Ministère fédéral du Canada, de la décision CTE 3-80 qui lui refusait l'autorisation d'assurer un service non régulier sur le fleuve Mackenzie et dans la partie ouest de l'Arctique.

Le Ministre a maintenu la décision du C.T.E. La Cour fédérale du Canada n'a pas encore entendu l'autre appel.

Projets d'acquisition

Trois compagnies ont déposé des avis de projets d'acquisition conformément à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports. Le Canadien National a donné avis d'un projet d'acquisition indirecte d'un intérêt dans la Manchester Liners Limited mais a, par la suite, abandonné son projet.

A.B. McLean Ltd. a informé la C.C.T. de son intention d'acheter toutes les actions ordinaires en circulation d'A.B. McLean and Sons Limited, de la Great Lakes Barge Limited et de la Seaway Dredge and Dock Company Inc.

Un avis a été publié dans la Gazette du Canada le 16 janvier 1980. Comme elle n'a reçu aucune opposition, la Commission a fermé le dossier. Fugot Sound Tug and Barge Company, de Seattle (Wash.), filiale de Crowley Marine Corporation, a donné avis à la Commission de son intention d'acheter des actions que Fednav Limited détient dans l'Arctic Transportation Ltd.

L'affaire est encore entre les mains du comité, parce qu'il a fallu réviser l'avis original chaque fois que le futur acquéreur a fourni de nouveaux renseignements.

Le comité a également enquêté sur différents projets de fusion, de transfert et d'acquisition, afin de déterminer si l'article 27 de la Loi nationale sur les transports s'appliquait ou non dans chaque cas.

Enquête sur la réglementation du transport

sur les Grands lacs

Le rapport d'enquête sur la réglementation du transport sur les

Direction de l'économie

Comme par les années précédentes, la Direction de l'économie a aidé et conseillé la Direction de la recherche en ce qui a trait au transport maritime. Elle a aussi prêté son concours à d'autres ministères fédéraux, à savoir Transports Canada, Énergie, Mines et Ressources, Revenu Canada et Statistique Canada.

La Section des services de navigation de la direction a effectué des études et analyses économiques du transport par eau, et tenu à jour une base de données sur environ 3 000 navires de charge et autres genres de bâtiments immatriculés au Canada, et sur 1 000 propriétaires/exploitants de navires. Dans tous les cas, l'information portait sur les activités commerciales menées dans la région du fleuve Mackenzie, ou sur le transport en eaux intérieures (Grands lacs), le cabotage et le transport maritime international.

Ces données sont mises à jour chaque semaine et sont largement utilisées par le Comité des transports par eau, la Direction de la recherche, Transports Canada, le ministère de la Défense nationale, le ministère de l'Industrie et du Commerce, et Statistique Canada. La Section des services de navigation a également dressé et publié les listes du comité sur la flotte marchande canadienne; cette publication annuelle porte sur les navires et autres bâtiments canadiens.

suivant les recommandations de la décision CTE 12-79, l'Administration a publié un nouveau tarif qui a pris effet le 4 février 1980. Ladite administration a également publié, le 19 avril 1980, une modification à son Règlement tarifaire, qui est entrée en vigueur le 11 juillet sans opposition. En ce qui concerne d'autres modifications à son Règlement tarifaire, publiées le 5 septembre, des avis d'opposition ont été déposés auprès de la Commission par Irving Oil Limited et Kent Line Limited, la Fédération maritime du Canada, la Saint John Port Development Commission, la Dominion Marine Association et l'Atlantic Towing Limited. Le comité a en outre reçu des avis d'intervention de la St. John's Port Association, de l'Atlantic Provinces Transportation Commission et de la Strait of Canso Industrial Development Authority. À la suite d'une audience publique tenue à Saint-Jean (N.-B.) du 25 au 28 novembre 1980, la décision CTE 9-80 a été publiée le 30 décembre 1980.

Des modifications au Règlement tarifaire sur le pilotage des Laurentides, publiées le 1^{er} septembre 1979, sont entrées en vigueur le 25 janvier 1980, dès le retrait de la seule opposition reçue. D'autres modifications ont été publiées le 15 décembre 1979 et sont entrées en vigueur le 11 février 1980; aucune objection n'ayant été déposée, la tenue d'une audience publique n'a pas été nécessaire. Enfin, le 22 novembre 1980, l'Administration de pilotage des Laurentides a donné avis des modifications projetées à son Règlement tarifaire sur le

pilotage, et en fin d'année des avis d'opposition avaient été déposés par la Dominion Marine Association et la Fédération maritime du Canada.

Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La loi est en vigueur depuis le 1^{er} avril 1979 et, bien que l'on n'ait pas bien en évaluer l'efficacité, aucun problème majeur ne s'est encore présenté. On suit la situation de près, et on fera le point avant le 31 mars 1984.

Le comité est représenté au sein d'un comité interministériel qui revise la loi en préparation d'un rapport destiné au Conseil des ministres, en 1981.

Des réunions se tiennent régulièrement avec le *Canadian Shippers Council* pour déterminer l'efficacité de la disposition qui exige que les conférences maritimes rencontrent le conseil qui est un groupe d'expéditeurs désigné par le ministre des Transports en vertu du paragraphe 15(2) de la loi. Une des préoccupations du conseil est de justifier les évaluations des surtaxes sur le mazout de soute, évaluations faites par les conférences et attribuables à la hausse des prix du pétrole. Le conseil tente actuellement de résoudre des problèmes que pose l'obtention des renseignements pertinents de la part des conférences maritimes. Le Comité des transports par eau a informé le conseil des solutions que prévoit la loi s'il considère les renseignements insatisfaisants.

Conférences maritimes

Au 31 décembre 1980, la Commission avait en main les documents de 47 conférences dont les membres assuraient des services dans des ports canadiens, soit une administration nette de deux par région. Les 47 conférences représentent des services dans des ports nord-américains; 60 d'entre elles offrent 28 services dans des ports canadiens.

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Conformément à l'article 16 de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration a déposé auprès de la Commission des modifications à son tarif de droits de quai et de treposage, et à son tarif de travail de levage par grue. Ces modifications ont été publiées dans la Gazette du Canada, le 26 mars 1980.

Règlement d'exemption sur le cabotage

Conformément au Règlement d'exemption sur le cabotage, le Comité a continué d'étudier des requêtes déposées auprès du ministre du Revenu national, en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la Loi sur la marchandise du Canada.

Au cours de l'année, 100 requêtes de cette nature ont été instruites, soit 11 de plus qu'en 1979.

Le Règlement d'exemption pour le cabotage dispense certains navires battant pavillon étranger et exerçant des activités de cabotage au Canada de l'application de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le comité vient habilité à mener une enquête et à tenir, s'il y a lieu, des audiences publiques. L'administration des affaires maritimes du Saint-Laurent autorise cette administration à fixer des tarifs qui doivent être déposés auprès du comité s'ils ne sont pas établis en vertu d'un accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique. Les tarifs entrent en vigueur dès la date de leur dépôt auprès de la Commission.

Administrations de pilotage

Aucune objection n'ayant été reçue, les modifications au Règlement tarifaire de l'Administration de pilotage des Grands lacs, publiées le 19 janvier 1980, sont entrées en vigueur le 27 mars 1980, sans l'intervention du comité. Pour la même raison, les modifications au Règlement tarifaire du Fleuve Fraser de l'Administration de pilotage du Pacifique, déposées le 7 juin 1980, sont entrées en vigueur le 24 juillet, sans audience publique. Ladite administration a également publié des modifications à son Règlement tarifaire côtier le 28 avril et le 16 août 1980 et, comme aucune intervention contraire n'a été déposée, les tarifs sont entrés en vigueur les 12 juin et 20 octobre 1980 respectivement.

Intéressé qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Sur réception de pareil avis, l'application des modifications projetées est automatiquement suspendue et le comité devient habilité à mener une enquête et à tenir, s'il y a lieu, des audiences publiques. L'administration des affaires maritimes du Saint-Laurent autorise cette administration à fixer des tarifs qui doivent être déposés auprès du comité s'ils ne sont pas établis en vertu d'un accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique. Les tarifs entrent en vigueur dès la date de leur dépôt auprès de la Commission.

Le comité est en outre chargé de l'application de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1979 et qui a remplacé l'ancienne, devenue périmée le 31 mars 1979. La nouvelle loi soustrait certaines pratiques des conférences maritimes aux dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, et oblige les conférences maritimes à déposer leurs tarifs marchandises et d'autres documents auprès de la Commission. La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnementnements d'énergie a habilité l'Office de répartition des approvisionnementnements d'énergie à l'Office de la Commission. La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnementnements d'énergie a habilité l'Office de répartition des approvisionnementnements d'énergie à l'Office de la Commission. La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnementnements d'énergie a habilité l'Office de répartition des approvisionnementnements d'énergie à l'Office de la Commission.

Le comité est en outre chargé de l'application de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1979 et qui a remplacé l'ancienne, devenue périmée le 31 mars 1979. La nouvelle loi soustrait certaines pratiques des conférences maritimes aux dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, et oblige les conférences maritimes à déposer leurs tarifs marchandises et d'autres documents auprès de la Commission. La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnementnements d'énergie a habilité l'Office de répartition des approvisionnementnements d'énergie à l'Office de la Commission. La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnementnements d'énergie a habilité l'Office de répartition des approvisionnementnements d'énergie à l'Office de la Commission.

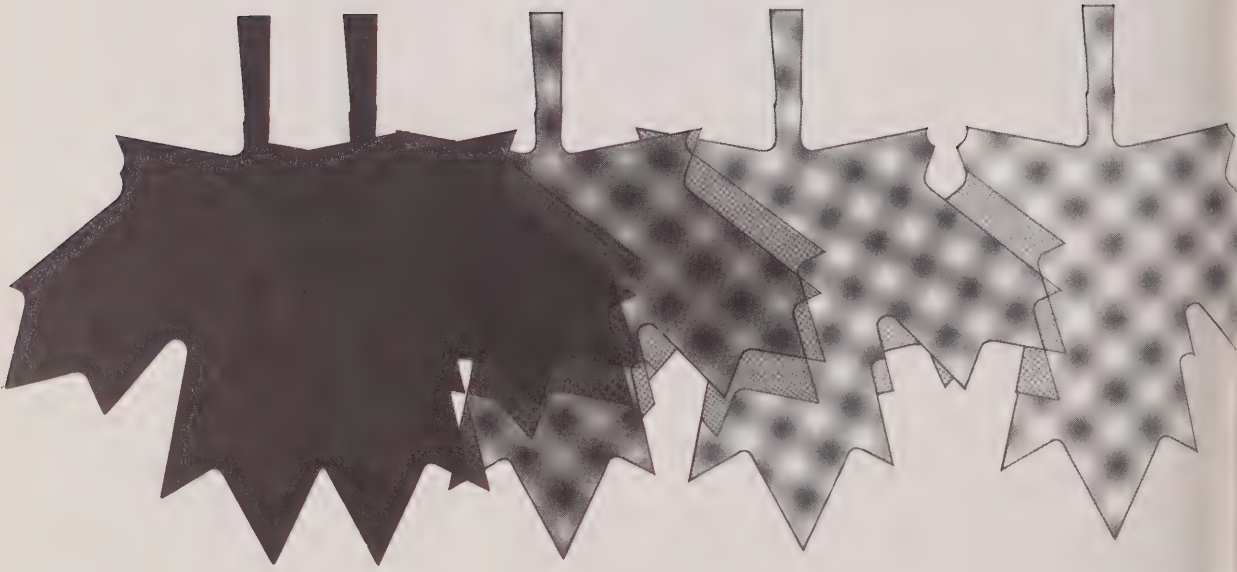
Le comité est en outre chargé de l'application de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1979 et qui a remplacé l'ancienne, devenue périmée le 31 mars 1979. La nouvelle loi soustrait certaines pratiques des conférences maritimes aux dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, et oblige les conférences maritimes à déposer leurs tarifs marchandises et d'autres documents auprès de la Commission. La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnementnements d'énergie a habilité l'Office de répartition des approvisionnementnements d'énergie à l'Office de la Commission. La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnementnements d'énergie a habilité l'Office de répartition des approvisionnementnements d'énergie à l'Office de la Commission.

Le comité est en outre chargé de l'application de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1979 et qui a remplacé l'ancienne, devenue périmée le 31 mars 1979. La nouvelle loi soustrait certaines pratiques des conférences maritimes aux dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, et oblige les conférences maritimes à déposer leurs tarifs marchandises et d'autres documents auprès de la Commission. La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnementnements d'énergie a habilité l'Office de répartition des approvisionnementnements d'énergie à l'Office de la Commission. La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnementnements d'énergie a habilité l'Office de répartition des approvisionnementnements d'énergie à l'Office de la Commission.

des ports canadiens, si aucun navire canadien approprié n'est disponible.

en vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la Gazette du Canada les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout

D.H. Jones, Président
R.A. Azzie
Paul Langlois
R.M. March
J.M. McDonough
J.F. Walter
B.R. Wolfe



ton/Dallas/Fort Worth, Calgary/Edmonton et Anchorage/Fairbanks.

La décision n° 6100 a autorisé Air Ationabee Ltd. à assurer un service aérien commercial de la classe 3, entre points déterminés, soit l'aéroport de l'île de Toronto et Ottawa, au moyen d'aéronefs du groupe C.

Le comité, dans sa décision n° 6248 (mieux connue sous le nom de "Décision ADAC") relative aux requêtes présentées par Canavia Transit Inc., Air Ationabee Ltd., Dash Air Inc., Bradley Air Services Limited et City Center Airways Limited en autorisation d'exploiter des services aériens commerciaux entre Montréal, Ottawa et Toronto, a déterminé que chaque requérante avait démontré que ses services répondraient aux besoins du public mais qu'il y avait lieu, dans l'intérêt public, de déterminer lesquelles d'entre elles seraient autorisées à assurer le service projeté. En outre, le comité a déterminé que l'intérêt public serait servi au mieux en remettant ce choix jusqu'à ce que soit décidé: si il y a lieu de construire à l'aéroport de l'île de Toronto les installations nécessaires à l'exploitation de services aériens réguliers, et si l'infrastructure nécessaire aux services projetés serait construite à la fois à Toronto (aéroport de l'île) et à Montréal (parc de stationnement Victoria).

classe 3 au moyen d'aéronefs du groupe C, service visant le transport d'enveloppes et de colis entre Montréal, Ottawa, Toronto, Winnipeg, Calgary, et Vancouver.

Décision n° 6073 agréant la requête déposée par Swiftair Cargo Limited en autorisation d'exploiter un service de la classe 3 au moyen d'aéronefs du groupe C, service limité au transport de marchandises entre Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton, et Abbotsford/Vancouver.

Décision n° 6099 agréant la requête de CP Air en autorisation d'exploiter un service à Halifax et rejetant celle de EPA à l'égard d'un service à Toronto. Le Gouvernement en conseil a par la suite renversé cette décision.

Décision n° 6169 autorisant Republic Airlines Inc. à exploiter un service de la classe 8 entre Montréal et Détroit.

Décision n° 6160 agréant la requête de Frontier Airlines Inc. en autorisation d'exploiter un service de la classe 9-2 entre Regina, Saskatoon, et Minot (Dakota-Nord).

Décision n° 6218 agréant la requête de CP Air en autorisation d'exploiter un service de la classe 1 à Victoria.

Décision n° 6222 autorisant Braniff Airways à exploiter un service de la classe 8 entre Houston/Dallas/Fort Worth, et Toronto/Montréal.

Décision n° 6244 autorisant Western Airlines Inc. à exploiter un service de la classe 8 entre Hous-

Y a eu moins de plaintes au sujet de la surtaxe inévitable sur le prix du carburant. Toutefois, plus de passagers ont cherché à savoir pourquoi, après avoir payé leur billet, ils devaient verser un supplément pour compenser une augmentation de tarif.

fonctionnement interne

au cours de 1980, le comité a établi ces modalités internes permettant aux transporteurs de récupérer, sans retard administratif indu, l'augmentation des coûts du carburant ou les écarts monétaires attribuables aux changements de devises.

Les commentaires sur les lignes directrices distribuées précédemment proposent d'accorder plus de liberté aux transporteurs en ce qui concerne des réductions tarifaires importantes, dans certaines circonstances, et ce, sans justification.

À la fin de 1980, un système unifié de justification des changements apportés aux taux a été élaboré et introduit afin de simplifier et de normaliser la présentation des données pertinentes.

Ordonnances et décisions

marquantes

Décision n° 6068 autorisant Canadian Intercity Airspeed Courier Ltd. à exploiter un service de la

Commission européenne de l'aviation civile (CEAC)

Le comité a participé, en janvier 1980, à Paris, à la sixième réunion tripartite sur les affrètements dans la région du nord de l'Atlantique et sur les services réguliers. Les délégations du Canada, de la CEAC et des États-Unis ont examiné et évalué des données statistiques sur les vols d'affrètement et les vols réguliers dans la région du nord de l'Atlantique et sur les retombées financières que cela représente pour les transporteurs concernés. On a discuté également de nouvelles politiques, notamment celles en vigueur aux États-Unis, et on a adopté des lignes directrices visant l'élaboration de données statistiques en vue de la septième réunion tripartite de 1981.

Direction de l'exploitation

La direction compte deux divisions: celles des tarifs et services, et celle des permis. La Division des tarifs et des services (anciennement la Division des tarifs, des taux, et services) comprend deux sections. L'une s'intéresse aux services à taux unitaires et est chargée des tarifs, des taux, et des services des transporteurs aériens des classes 1, 2, 3, 8, 9-2, et 9-3; l'autre s'occupe des tarifs, des taux, et des services aériens des classes 4 et 9-4.

Cette division a pour rôle de protéger les intérêts des consommateurs ainsi que de veiller à ce que les conditions de transport et les niveaux de taux soient raisonnables et non discriminatoires, et qu'il y

pratiques recommandées en matière de simplification. Ces modifications ont été apportées, lors de la 96 session de la Division de la facilitation de l'OACI tenue à Montréal en 1979.

Un membre de la direction fait encore partie de l'équipe d'experts de l'OACI sur la réglementation. L'équipe a présenté à la Conférence spéciale de l'OACI sur le transport aérien tenue en février 1980, les résultats de son travail visant l'élaboration d'une nouvelle formule de distinction entre les services réguliers et non réguliers ainsi que sur la réglementation applicable à la charge utile, selon les modèles établis. La délégation du Canada après de cette conférence était présidée par un membre du C.T.A. qui, en plus, a été élu président du comité économique de la conférence. Au cours de cette conférence, on a précisé davantage la définition des services réguliers et on a mis à jour et donné plus d'ampleur à une série de recommandations tarifaires. L'équipe d'experts continue son travail sur la réglementation applicable à la charge utile, selon les modèles établis, et aux services de transport aérien non réguliers.

Des délégués de la Commission ont également assisté à la 23^e session de l'Assemblée générale de l'OACI qui a eu lieu à Montréal du 16 septembre au 7 octobre 1980. Des représentants de 134 états contractants et de 18 organisations internationales ont étudié 157 documents de travail.

Un membre du C.T.A. était chef de la délégation canadienne et continue de présider le comité interministériel qui se charge des activités liées au droit aérien international de l'OACI. Cette année, le comité a tenu une série de réunions préparatoires, notamment à l'égard de la Commission juridique de l'Assemblée de l'OACI.

États-Unis d'Amérique

Une séance de négociations avec les représentants américains a porté sur la révision des accords de services aériens réguliers et non réguliers. D'autres discussions sont prévues en mars 1981.

Royaume-Uni

À la suite de cinq séances de discussions tenues au cours de l'année, les deux gouvernements ont paré un nouvel accord relatif à l'exploitation de services aériens entre les deux pays. En vertu de cet accord, British Airways peut établir des services directs transatlantiques vers l'ouest du Canada, et une compagnie aérienne britannique qui n'a pas encore été désignée sera autorisée à desservir l'ouest du Canada, à partir de Hong Kong. À leur tour, les compagnies aériennes canadiennes auront l'occasion d'étendre leurs services à d'autres pays, en passant par des points situés sur le territoire du Royaume-Uni.

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Un membre de la direction continue de représenter le Canada, en tant que délégué suppléant, au sein du Comité des transports aériens de l'OACI qui traite des questions économiques de l'aviation internationale.

Dans le domaine de la simplification, le chef de la direction agit en qualité de président du Comité national de la facilitation du Canada. Au cours de 1980, le comité s'est penché surtout sur les modifications à l'annexe 9 de la convention de Chicago, portant sur des normes internationales et des

Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux

étude sur les méthodes de répartition des coûts et recettes par routes ou réseaux est également en cours.

Des vérifications ont été effectuées à l'égard des routes de EPA et de Québecair qui sont subventionnées en vertu de la politique des subventions aux transporteurs aériens régionaux, ainsi qu'à l'égard du service Winnipeg-Brandon-Dauphin de *Perimeter Airline (Inland)* Ltd, que subventionne Transports Canada.

Le comité a versé des subventions à Québecair, en rapport avec les services de sa filiale *Lower North Shore*, et à *Eastern Provincial Airways* (1963) Ltd, pour compenser ses pertes constantes attribuées à l'exploitation de trois routes dans la région atlantique, routes qui desservent des régions éloignées et réputées essentielles à l'intérêt public. Le comité a refusé à EPA une demande de deux subventions à l'égard d'un autre service.

Taux et tarifs

En 1980, l'augmentation des coûts a entraîné une hausse parallèle sans précédent des tarifs passagers en raison des coûts de carburant qui ont presque doublé par rapport aux autres coûts d'exploitation. À la fin de 1980, les tarifs passagers des vols intérieurs réguliers avaient augmenté d'environ 16 pour cent chez Air Canada, 16 pour cent chez CP Air, 17 pour cent chez *Pacific Western*, 17 pour cent chez *Quebec Provincial*, 22 pour cent chez *Que-*

Direction du transport aérien international

L'ordonnance initiale de rejet.

Le comité a rejeté une requête déposée par la plupart des transporteurs susmentionnés en autorisation d'augmenter de sept pour cent les tarifs passagers. Il a toutefois consenti à des augmentations d'au plus trois pour cent, principalement pour compenser les augmentations des coûts du carburant. Par ailleurs, un transporteur a déposé auprès du Comité de révision une requête en révision du rejet. Le Comité de révision a alors renvoyé une partie de la requête au Comité des transports aériens qui, après étude du cas, a confirmé l'ordonnance initiale de rejet.

Cette direction est chargée de s'assurer que les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers de transport aérien canadiens et contribuent à augmenter les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens. Cette direction est une composante fonctionnelle du Comité des transports aériens, mais relève également du Comité sur les politiques de transport international en ce qui concerne les questions pertinentes.

Les principales activités de la direction sont:

- élaborer et négocier des accords menant à l'établissement et à la prestation de services aériens entre le Canada et d'autres pays;

Accords bilatéraux sur les services aériens à horaire fixe

Allemagne

À la demande des responsables allemands, des consultations ont été entamées au sujet de la révision du réseau actuel de routes; d'autres discussions auront lieu l'année prochaine.

Mexique

Des discussions préliminaires et des négociations avec des représentants mexicains ont porté sur la révision de l'accord de services aériens à horaire fixe. On prévoit tenir d'autres négociations à Ottawa, en février 1981.

Pays scandinaves

Ces discussions visaient une entente commune sur plusieurs points techniques. Les discussions sur l'accès de *Scandinavian Airlines Systems (SAS)* à l'aéroport de Toronto n'ont pas repris en raison du moratoire interdisant tout nouvel accès à cet aéroport.

participer à l'application et à l'analyse et l'interprétation des stipulations et conditions qu'ils contiennent et informer les parties concernées de leurs répercussions sur les usagers et les transporteurs canadiens;

représenter les intérêts canadiens

• lors de réunions d'organisations internationales et intergouvernementales telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC).

En 1979, le règlement a été modifié afin de permettre aux transporteurs aériens dûment autorisés à exploiter des services d'affrètement au moyen de petits avions, d'assurer des services de messageries. Au cours de 1980, le comité s'est demandé s'il y avait lieu d'accorder également ce privilège aux exploitants de gros et de moyens avions et, à la fin de l'année, il a envisagé la possibilité de permettre aux exploitants d'affrètements internationaux autorisés d'assurer des services de messageries transfrontalières.

Le 31 octobre 1980, le Comité des transports aériens a publié un document de travail sur les voyages aériens intérieurs à prix modique. Ce document proposait de nouvelles avenues et discutait du besoin d'élaborer un régime de règlement simplifié qui allégerait de beaucoup le travail à la fois des transporteurs aériens et des organismes de réglementation. À cette fin, on a proposé de remplacer les services d'affrètement assujettis actuellement aux règlements internationaux touchant les vols ABC par une nouvelle classe de service qui serait peut-être appelée classe 10 - service aérien commercial à taux variables. Les parties intéressées ont jusqu'au début de 1981 pour faire leurs commentaires.

À la suite d'une décision du Comité de la révision et en préparation d'une audience publique, en 1981, sur les services aériens assurés dans le Nord-Ouest, le personnel du

C.T.A. a mené sur place une enquête approfondie sur la suffisance et la qualité globale des services aériens commerciaux à destination et en provenance du secteur visé. Des copies du rapport de cette enquête ont été distribuées aux transporteurs concernés et à toutes les autres parties intéressées.

En octobre, le comité a publié les rapports intitulés "L'industrie de l'exploitation des hélicoptères au Canada, 1979" et "Transporteurs de lignes principales, et régionaux canadiens - Analyse de l'industrie, 1979".

Le comité a récemment terminé une nouvelle formule type dont se serviront les principaux transporteurs aériens pour justifier leurs modifications de taux et de tarifs; les lignes directrices connexes ont été portées à la connaissance des compagnies aériennes visées.

Un groupe d'étude de l'OACI a formé d'une équipe internationale d'experts en statistiques, a accepté un document de travail, présenté par la délégation canadienne, recommandant à l'OACI une méthode de collecte de données en cours de vol sur les origines et les destinations des passagers.

Rapports et études

Des représentants du C.T.A. ont continué de participer, avec des membres de Transports Canada, de consommation et Corporations Canada, et de la Direction de la recherche de la C.C.T., à des études sur des questions économiques de la réglementation et sur la concurrence entre les transporteurs aériens canadiens.

Un autre groupe interministériel, connu sous le nom de Comité des exigences en matière de statistiques sur l'aviation (CESA), et formé de représentants de Transports Canada, de Statistique Canada, et

de la C.C.T., a été créé afin d'étudier toutes les données statistiques et financières fournies régulièrement aux transporteurs aériens par l'entremise du Centre des statistiques de l'aviation. Afin de déterminer les besoins essentiels en matière de données statistiques, le comité a tenu une série de discussions ouvertes au printemps de 1980 où les usagers des données sur l'aviation, soit Transports Canada, Statistique Canada, et la Commission, ont eu l'occasion de préciser et de défendre leurs besoins essentiels. Ces discussions ont permis au CESA d'établir un nouveau système permettant de réduire la fréquence des rapports et, dans beaucoup de cas le nombre de données requises, ainsi que de simplifier les anciennes formules.

En décembre, le comité a soumis aux transporteurs aériens, aux fins de commentaires, une proposition visant à introduire un système de rapports statistiques. Par la même occasion, il informait les transporteurs qu'ils seraient exemptés, jusqu'à nouvel avis, de remplir et de déposer les formules actuelles de l'annexe X du Règlement sur les transporteurs aériens et portant sur les activités de 1981 et qu'ils n'auraient pas à remplir, avant septembre 1981, les états mensuels et trimestriels exigés en vertu du nouveau système à l'égard de la période allant de janvier à la fin de juin 1981.

Dans la même foulée, le comité a remanié son Système uniforme de comptabilité et de rapports, compte tenu de l'évolution de la comptabilité des compagnies aériennes. Une

Direction de
l'analyse des
services aériens

Les cinq divisions de cette direction font des analyses et agissent comme conseillères dans les domaines de l'économie, de la réglementation, des finances, et de l'exploitation.

La Division des analyses économiques donne des conseils en économie aux comités, évalue les requêtes, fait des enquêtes afin de savoir si les services projetés répondent aux besoins présents et futurs du public, participe aux audiences à titre de conseiller et mène des enquêtes et des études économiques sur les activités de transporteurs aériens déterminées et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

La Division de la vérification est chargée de la révision permanente de la comptabilité des transporteurs aériens et, au besoin, fait des recommandations sur les changements à apporter aux lignes directrices et règlements du comité ainsi que sur les normes et les règlements financiers applicables aux services aériens commerciaux canadiens. Elle évalue toutes les demandes présentées au comité au fins de l'autorisation de nouveaux services aériens, de transfert de contrôle, et de regroupement. Le personnel de la division visite périodiquement les transporteurs aériens commerciaux afin de s'assurer de la validité des demandes de subventions. De même, la division est souvent appelée à mener des enquêtes financières spéciales concernant des infractions aux règlements administrés par le comité, et à

donner des conseils d'ordre financier à la section de la mise en application de la Division de l'exploitation, dans le cadre de ses

La Division de l'analyse financière agit comme expert-conseil auprès du comité en ce qui concerne la validité et l'équité des changements proposés aux taux et tarifs. L'administration des subventions accordées aux transporteurs aériens, l'examen permanent de la situation financière des transporteurs assurant des services aériens d'affrètement international et la protection des paiements anticipés des passagers. De plus, elle mène des études sur les taux de rendement et l'effectu d'autres analyses financières touchant l'industrie des transporteurs aériens.

La Division de l'analyse de l'exploitation fait des études et rédige des rapports sur les activités et les modes de gestion des transporteurs aériens. Elle mène, en outre, des enquêtes sur le rendement et les caractéristiques d'utilisation des aéronefs et du matériel utilisé à l'égard de certains services aériens commerciaux achetés et projetés. La division est chargée d'informer et de superviser l'entrée d'information des statistiques de l'aviation.

La Division des conseils en matière de politique élabore et recommande de des changements à apporter aux dispositions économiques du Réglement sur les transporteurs aériens. De plus, elle examine et recommande des modifications à apporter aux exigences du comité en matière de rapports statistiques, et le représente à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle participe également, de concert avec des comités interministériels, à la réévaluation des politiques gouvernementales sur l'aviation.

Modification du règlement

Le Règlement sur les transporteurs aériens a été modifié de façon à exempter, pendant trois ans à partir du 1^{er} janvier 1980, les transporteurs qui se proposent d'exploiter des services spécialisés de la classe Z (épandages et dispersion de produits, aérophotogrammétrie, et services aériens commerciaux) de la nécessité de démontrer, conformément au paragraphe 16(3) de la Loi sur l'aéronautique, que les services proposés répondent aux besoins présents et futurs du public. Il en va de même pour les titulaires actuels autorisés à utiliser des aéronefs à voilure tournante dans le cadre de services de classes 4 ou Z (spécialisés: entraîne-ment au vol) et qui demandent l'autorisation d'utiliser des hélicoptères d'autres groupes, ou de suspendre les restrictions touchant le nombre ou le type d'aéronefs qu'ils peuvent utiliser. Leur période d'exemption de trois ans a débuté le 1^{er} août 1980. Ils sont de plus exemptés, pendant la même période, d'inclure les taux d'affrètement à long terme dans leurs tarifs.

En février, le Gouvernement en conseil a modifié les règles touchant les vols d'arrêtement international et intérieurs avec réservation anticipée afin de permettre des changements aux réservations, le transport de fret dans les soutes et au Canada uniquement, la vente de places à la dernière minute jusqu'à concurrence d'un tiers de la capacité de l'aéronef.

Les exploitants de services aériens commerciaux qui utilisent des aéronefs à des fins de vol à voile, de remorquage de planeurs, et de parachutage ont été exemptés de la

des études, et de présenter des recommandations au ministre des Transports sur toute question se rapportant à l'aviation civile, soit à la demande expresse du Ministre, soit de son propre chef.

Organisation du comité

Les quatre composantes du comité sont : la Direction de l'administration, la Direction de l'analyse des services aériens, la Direction du transport aérien international, et la Direction de l'exploitation, qui relèvent toutes du Directeur exécutif.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration comprend le bureau du Directeur exécutif et le secrétariat dirigé par le Secrétaire. Elle a pour fonctions générales de signer les ordonnances, les permis et les lettres officielles du comité ainsi que de rédiger des lois et règlements, ordonnances, et décisions. En outre, elle est chargée des ordres du jour et des procès-verbaux des réunions du comité, de la liaison entre le comité et ses directions ou d'autres comités, ainsi que de la coordination des estimations et des prévisions budgétaires. Le Directeur exécutif dirige et coordonne tous les programmes de personnel du C.T.A. et agit à titre de conseiller auprès du président du C.T.A. et de l'ensemble de la Commission. (Voir ordonnances et décisions section)

par les agriculteurs autorisés, certains types de location, ou l'exercice de certaines activités intermit- tentes par les transporteurs aériens étrangers.

Afin de faciliter les modalités de demande et de délivrance des permis, le comité a défini des classes de service et réparti les aéronefs par groupes, selon leur poids.

En général, les transporteurs aériens qui exploitent des services d'affrètement et des services à taux unitaires doivent déposer leurs tarifs auprès du comité en donnant un préavis minimum de 30 jours. À moins que le comité ne les rejette ou ne les suspende, les tarifs en- trent en vigueur sans modification.

Les Parties V et VI du Règlement sur les transporteurs aériens, établies en conformité avec l'article 14 de la Loi sur l'aéronautique, définissent les principes d'établissement de taux équitables et raisonnables en vertu desquels le comité est habilité à traiter les questions tarifaires et à substituer ou à prescrire des taux.

Les transporteurs aériens sont tenus de respecter les conditions énoncées dans leur permis et d'offrir du matériel, des installations, et des services satisfaisants. La plupart des accords de service aérien international prévoient la consultation entre les sociétés aériennes désignées, l'emploi des méthodes de tarification de l'Association (IATA), la concertation entre les autorités aéronautiques et, enfin, l'arbitrage en dernier ressort.

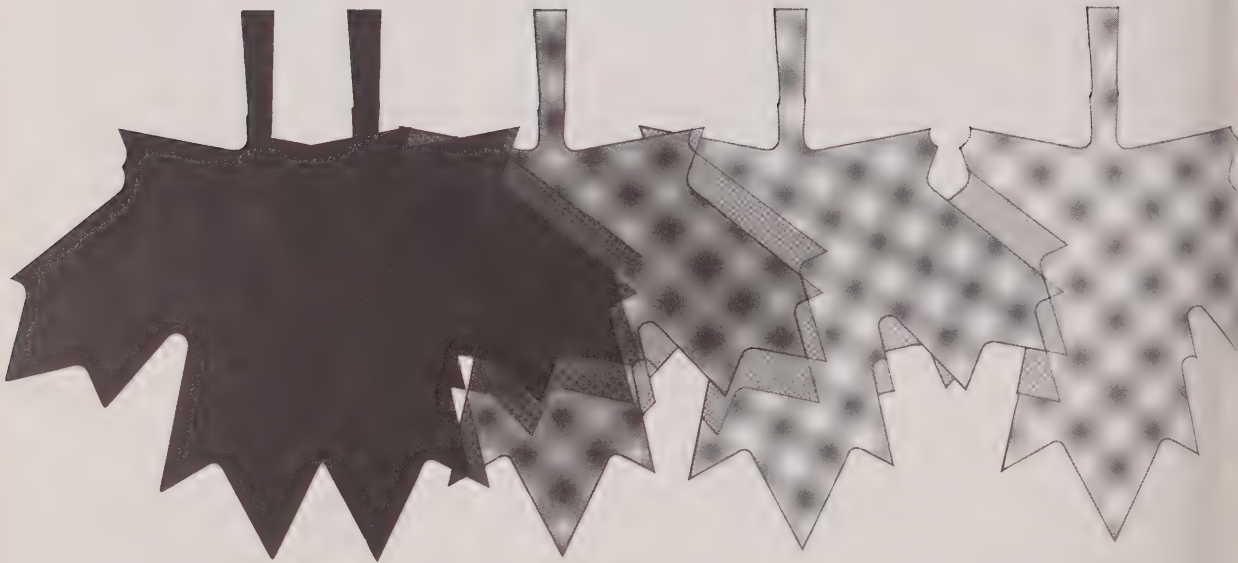
Les articles 12 et 13 de la Loi sur l'aéronautique confèrent au comité le pouvoir de faire des enquêtes et

le Comité des transports aériens (C.T.A.) créée en vertu de la Loi mandant d'assumer les responsabilités de la Commission en matière de transport aérien. Il est ainsi chargé de l'application de la Loi sur l'aéronautique et de la rédaction du règlement sur les transporteurs aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités

La délivrance des permis d'exploitation de services aériens commerciaux constitue l'une des principales fonctions du comité. Par conséquent, une partie considérable de son travail se rattache à l'analyse et au traitement des demandes de permis. Conformément à l'article 16 de la Loi sur l'aéronautique, le comité doit s'assurer qu'un service aérien commercial projeté répond aux besoins présents et futurs du public et sert l'intérêt, avant de délivrer un permis. Par ailleurs, il peut suspendre, annuler, ou modifier un permis (Voir l'annexe Y).

Dans certains cas, le comité n'est pas tenu de se fonder sur ces critères pour délivrer un permis établis en vertu d'accords internationaux, et une Commission peut, en vertu d'une réglementation, autoriser l'exploitation de services aériens commerciaux sans qu'il soit nécessaire de démontrer qu'ils répondent aux besoins présents et futurs du public. Aucun permis n'est requis pour la pulvérisation des récoltes



M.D. Armstrong, Président

R.A. Azzie

J.A.L.G. Drainville

J.A.D. Magee *

E.H. LaBorde

Paul Langlois

J.M. McDonough

J.B.G. Thomson *

B.R. Wolfe

*Membre du comité jusqu'au 22 octobre 1980
**Membre du comité jusqu'au 27 octobre 1980

de la Commission, pour la période 1968-1980, atteignait environ 378 millions de dollars. Il ne s'agit pas toutefois de montants qui seront versés aux chemins de fer mais plutôt de réclamations en trop que le comité n'a pas approuvées, de réclamations inadmissibles, et de montants retenus jusqu'à ce que la dernière vérification soit terminée. Compte tenu des décisions que prendra le comité sur des questions encore à l'étude et de la vérification finale des réclamations, la division prévoit présentement que les paiements qui seront versés éventuellement, par rapport à cet écart, seront de l'ordre de 130 millions de dollars. (Voir les annexes du C.T.C.F.)

Des progrès ont été réalisés en ce qui a trait au règlement de questions encore en suspens au sujet de réclamations déposées par CN, CP Rail et NAR, pour les années précédentes, à l'égard de certains embranchements. À titre d'exemple, on a procédé à un examen minutieux des réclamations de NAR présentées pour les années antérieures, de manière à terminer l'examen de l'ensemble de ses réclamations en 1981.

La Commission a contribué à l'acheminement efficace du grain aux fins d'exportation par l'inclusion, dans l'Accord réciproque sur les céréales, du point Prince-Rupert (la compteur du 1^{er} août 1980) et par l'autorisation d'ajouter dans les demandes de subventions du CN les frais de déplacement des wagons de CP Rail jusqu'au port de Churchill.

La Commission a continué d'octroyer des subventions à l'égard des encore offerts par VIA Rail Canada Inc., notamment la partie du Norlander opérée par CN et les services de trains de voyageurs de la classe II. Elle a aussi poursuivi le programme qu'elle a entrepris en vue de terminer l'examen de toutes les demandes de subventions présentées pour les années précédentes par CN, CP Rail et les sociétés ferroviaires de la classe II. En 1980, ont été inaugurés deux services voyageurs expérimentaux

autorisés par la Commission: l'un reliant Halifax et Yarmouth (N.-E.) et l'autre, desservant Regina, Saskatoon et Prince-Albert (Saskatchewan). La Commission en assume la surveillance, en collaboration avec les représentants d'organismes publics et privés des régions en cause. L'analyse de l'utilisation, par le public, de certains services régionaux auxquels des améliorations ont été apportées, et leur rentabilité permettra à la Commission de décider de leur avenir.

La Commission a tenu des audiences relativement à deux requêtes dont une présentée en vue de supprimer le service voyageurs assuré entre Winnipeg et Farlane, et l'autre en demande d'examen des modifications apportées à la liaison Sudbury-White River. Les décisions rendues ordonnaient la suppression de deux services et l'apport de modifications à la fréquence de certains autres.

En 1980, ont été inaugurés deux services voyageurs expérimentaux

uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes. Les comités chargés de l'application de la classification modifiée ont tenu des réunions et en tiendront d'autres en 1981.

La division s'est employée à améliorer la qualité globale des programmes de vérification et a procédé à un certain nombre de vérifications dans le cadre de nouveaux programmes.

Après la délivrance d'une décision en 1979, concernant l'impôt sur le revenu, il a fallu commencer l'élaboration de méthodes de calcul des déductions d'impôt au titre du coût en immobilisations, aux fins de versement de subventions. Pour 1979 et les années subséquentes, chaque compagnie ferroviaire de la classe I et II doit présenter une réclamation au comité concernant son coût en immobilisations et son taux de déduction d'impôt.

Analyse des systèmes de prix de revient

La division est chargée de l'élaboration de méthodes et de systèmes d'informations pour calculer le prix de revient dont doivent se servir les compagnies ferroviaires des classes I et II. Elle s'occupe aussi de la vérification des coûts unitaires et particuliers.

Une étude visant à déterminer les variations des frais d'administration et des frais de communauté a été élaborée et devrait être poursuivie par le comité dès le début de 1981. Le C.T.C.F. a approuvé une méthode de calcul des prix de revient dans le cadre de la restauration des voies ferrées subventionnée par le gouvernement en vertu de la Loi sur les chemins de fer.

La participation a été grande à l'audience relative à la modification de la classification uniforme des comptes, de même qu'aux comités techniques, et on s'est tout particulièrement penché sur l'établissement et l'utilisation de centres de coûts géographiques de même que de méthodes de calcul du prix de revient.

Au cours de l'année, on a terminé l'élaboration de méthodes de calcul du prix de revient pour les compagnies ferroviaires de la classe II, Northern Alberta Railways, la Ontario Northland Transportation Commission et Algoma Central Railway.

Afin d'améliorer l'efficacité globale, la division a remplacé avec succès des systèmes informatiques de calcul du prix de revient de Canada Systems Group (CSG) par ceux de Inc. (IST). Suite au rapport du Vérificateur général, des mesures de contrôle ont été prises pour augmenter la sécurité des systèmes et des installations de secours.

Le Règlement sur le calcul des frais ferroviaires a été modifié en vue d'y insérer la décision du comité autorisant des déductions d'impôt applicables au calcul du coût en capital.

Le comité a terminé le calcul et l'approbation des coûts unitaires pour 1978, et la vérification des coûts unitaires définis pour 1979 va bon train. Des méthodes de vérification parallèle sont élaborées à nouveau conformément au rapport du Vérificateur général.

Des méthodes ont été établies et un indice des prix a été approuvé pour 1979 (actuel), 1980 et 1981 (prévisions), lequel devra servir à calculer les coûts unitaires de CP Rail et de CN. Certaines améliorations ont été apportées aux méthodes; ces

Analyse des services ferroviaires

Le calcul des coûts particuliers et des coûts de base. Les améliorations devraient être appliquées dès la prochaine révision des méthodes de pondération portant sur l'année de base.

Cette division est surtout chargée de déterminer et de recommander les paiements à verser, au titre de subvention, aux compagnies ferroviaires dont les services qu'elles sont tenues d'offrir au public sont déficitaires. De plus, elle offre des services d'analyse lors d'audiences et établit des prévisions de coûts pour déterminer l'échelle des tarifs marchandises.

Conformément à la directive visant le versement de paiements périodiques plus les intérêts sur tout paiement en trop, au titre des réclamations présentées pour les années précédentes, le comité a autorisé, en tant que mesure provisoire, le versement de 23,8 millions de dollars pour les années 1976 à 1978, et à Algoma Central, de 0,6 million de dollars pour 1979.

À la fin de l'année, l'écart global entre les réclamations des compagnies ferroviaires et les paiements

**Direction de
l'analyse économique
des chemins de fer**

La Direction de l'analyse économique des chemins de fer s'occupe de la comptabilité ferroviaire, du calcul du prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions.

En 1980, le Comité des transports par chemin de fer a approuvé les versements suivants:

demandes anticipées	\$147 692 480		
en 1980:			
demandes présentées	48 455 191		
en 1979			
demandes présentées	37 460 224		
entre 1969 et 1978			
(TOTAL)	\$233 607 895		

En ce qui a trait aux demandes anticipées en 1980, les paiements au Crédit de transport 85a, Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits. Au cours de l'année, on a commenté l'élaboration d'un programme permanent visant à vérifier les frais exigés par CN et CP Rail à VIA Rail.

Analyse des systèmes comptables

Cette division s'occupe de la classification uniforme des comptes, de la vérification des livres des chemins de fer, des taux d'amortissement, des taux du coût en capital et de l'analyse des états financiers.

ordonnances ont été rendues après approbation de leur recommandation par le Ministre.

En 1980, les engagements ont atteint \$6 922 019.80, et les paiements, \$9 509 591.75.

Marchandises dangereuses

Permis spéciaux
Conformément au sous-alinéa 73.22(1) du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, 98 nouveaux permis spéciaux ont été délivrés, 24 rejetés, 86 modifiés et

Bureaux d'inspection indépendants

En 1980, cinq bureaux d'inspection indépendants ont été accrédités et quatre, réorganisés.

Installations de stockage de vrac

Au cours de l'année, 200 inspections ont porté sur des installations de stockage en vrac de marchandises dangereuses.

Conformité au Règlement

En 1980, 149 rapports d'accident déposés par les compagnies ferroviaires ont été analysés, conformément au paragraphe 74.58 du

Réévaluation hydrostatique

(appareils et opérations)

Conformément à l'alinéa 73,34e) du Règlement sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, 24 installations ont été inspectées et toutes ont été approuvées.

Méthode de débit d'air pour tester
les systèmes de freinage des trains
le marchandises

En octobre, des audiences publi-

3mli (Manitoba), a Kamloops (C.-

déterminer si la méthode de débit

l'air est un moyen moderne et efficace de tester les freins à air

pour assurer une conduite sûre des

228, 238 et 239 de la Loi sur les

Perfectionnement

En 1980, 1 865 projets de perfectionnement ont été menés à bien,

pour lesquels 828 ordonnances de

tation ont été rendues. Le nombre

de projets exécutés, d'ordonnances d'ordonnances d'ex-

exploitation visant les passages à niveau et leur protection sont

respectivement de 1 389, 667 et 9;

étages, de 171, 72 et 46; pour les

lignes ferroviaires, de 134, 22 et 33; pour les systèmes de signalisation,

de 95, 24 et 5; et pour les autres

Programme d'aide au transport

Administré par Transports Canada, ce programme vise à verser aux provinces des fonds affectés au déplacement des voies et aux croisements étagés. En 1980, 20

Direction des normes et du perfectionnement

Cette direction a été créée à la suite de la réorganisation du Comité des transports par chemin de fer. Son mandat est celui qui avait été confié précédemment à la Direction du perfectionnement des réseaux ferroviaires, c'est-à-dire réglementer tous les travaux de construction effectués sur les chemins de fer relevant de la Commission, ou à leur proximité, et administrer la Caisse des passages à niveau. S'ajoutent à ces attributions l'application du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (fonction remplie auparavant par la Direction des services ferroviaires), et l'élaboration de règlements et des normes de sécurité visant les activités ferroviaires (activité effectuée antérieurement par la Direction de la sécurité et des normes).

Normes

Règlements

Neuf changements ont été apportés aux règlements, à savoir trois au train de marchandises du CN ont déraillé dans la subdivision Rivers au Manitoba; 12 wagons-citernes transportaient du monomère de chlorure de vinyle (MCV) et deux d'entre eux avaient des fuites. En décembre, un train de CP Rail transportant du charbon a déraillé dans la subdivision Fording River, en Colombie-Britannique.

Procédures

Quatre nouvelles procédures ont été publiées, l'une interne, et les trois autres externes.

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire a tenu trois réunions divers aspects du programme de sécurité ferroviaire de la Commission.

Enquêtes sur les accidents

Voici les accidents qui ont fait l'objet d'une enquête, aux termes de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer: en février, un déraillement du train de voyageurs n° 1 de VIA circulant dans la subdivision Ignace de CP Rail en Ontario; en avril, une collision de côté entre deux trains de marchandises de CP Rail, dans la cour de triage de Winnipeg, ce qui a entraîné un déversement de méthanol; en juin, un déraillement d'un train de marchandises de CP Rail dans la subdivision Windor (Ontario); en août, une collision arrière entre deux trains de marchandises de CP Rail, dans la subdivision Nermegos (Ontario); et en septembre, une collision de côté entre deux trains de marchandises de CP Rail dans la subdivision Kamistiquia, à Thunder Bay (Ontario).

Le comité a mené deux enquêtes publiques sur deux accidents importants. En mars, 31 wagons d'un train de marchandises du CN ont déraillé dans la subdivision Rivers au Manitoba; 12 wagons-citernes transportaient du monomère de chlorure de vinyle (MCV) et deux d'entre eux avaient des fuites. En décembre, un train de CP Rail transportant du charbon a déraillé dans la subdivision Fording River, en Colombie-Britannique.

Déraillement à Mississauga

Les commissaires et les hauts fonctionnaires de la Commission ont comparu devant la Commission d'enquête présidée par le juge Grange, pour l'informer sur les divers aspects du programme de sécurité ferroviaire de la Commission.

La direction a examiné soigneusement l'essai du train LRC que se propose d'utiliser Amtrak, aux États-Unis. Il s'agit d'un prototype du modèle que lancera la compagnie ferroviaire VIA, l'année prochaine.

Les 120 plaintes que le comité a reçues par rapport à des services ferroviaires ont été examinées, ou le seront sous peu.

Rationalisation des services

Des audiences ont été tenues concernant l'abandon de la subdivision Manitowick de CP Rail, et les subdivisions Yarmouth, Dartmouth, Inverness, Marmora et Haliburton du CN.

La direction a joué un rôle consultatif lors de l'élaboration d'une étude par M.M. Bruce et Gray portant sur la rationalisation ferroviaire dans le centre-ouest de l'Ontario. Des hauts fonctionnaires des ministères des Transports et de l'Ontario, ainsi que des cadres supérieurs de CP Rail et de CN participent à cette étude.

Au début de 1980, les Chemins de fer Nationaux du Canada avaient déposé auprès du comité 14 requêtes pour la centralisation de certains services. Au cours de l'année, deux de ces requêtes ont été retirées et présentées à nouveau, plus tard, et de nouvelles requêtes ont été déposées en vue de l'exploitation de trois servocentres. Après un

de programmes spécifiques quant à l'évaluation de l'état de l'infrastructure ferroviaire. Les inspections et les enquêtes de la direction ont donc dû être menées sur demande lorsque des plaintes ont été reçues, ou dans le cadre d'analyses de requêtes visant des espaces libres inférieurs à la normale, des exemptions de clôture, et des installations de stockage en vrac de marchandises dangereuses.

L'annexe C donne la liste des requêtes reçues en 1980, suivant leur nature, et des ordonnances ou décisions rendues à leur égard.

Le comité espère que des programmes visant la surveillance et l'évaluation de l'état des passages à niveau, des voies et des emprises ainsi que des installations ferroviaires seront mis en oeuvre en 1981.

Contrôle qualitatif de l'exploitation des trains et des services de voyageurs et de marchandises.

Le comité exerce une surveillance constante du rendement des compagnies ferroviaires. Cette année, il a mis l'accent sur deux services expérimentaux de trains de voyageurs dont il a autorisé l'exploitation: l'un reliant Halifax et Yarmouth, et l'autre desservant Regina, Saskatoon et Prince-Albert. Dans une décision concernant le transport des handicapés, le comité a conclu, entre autres, qu'il y avait lieu de modifier ou d'interpréter le tarif voyageurs en vigueur, de manière à permettre à tout handicapé autonome se déplaçant en fauteuil roulant de prendre le train sans qu'il ne soit accompagné.

doivent, sur ordre de la C.C.T., exploiter à perte un service, dans l'intérêt public.

Direction de la sécurité et des services

La nouvelle Direction de la sécurité et des services est chargée des champs de responsabilité attribués auparavant à la Direction des services ferroviaires, exception faite du transport des marchandises dangereuses. On en compte cinq:

- contrôle qualitatif du matériel,
- contrôle qualitatif de l'infrastructure,
- contrôle qualitatif de l'exploitation des trains et des services voyageurs et marchandises,
- rationalisation des services, et
- enquête sur les accidents, secteur relevant auparavant de la Direction de la sécurité et des normes.

Contrôle qualitatif du matériel

La direction a poursuivi l'exécution de ses programmes d'évaluation, de contrôle et de réglementation de la qualité du matériel ferroviaire roulant et stationnaire. Au cours de l'année, 26 739 unités ont été inspectées. De ce nombre, 3 271 locomotives de traction et 6 410 wagons ont été jugés définitifs, ce qui représente une diminution par rapport à 1979, année où 29 598 unités ont été inspectées et 10 693 étaient défectueuses. Des 958 unités stationnaires et mobiles qui ont été inspectées, 148 ont été jugées défectueuses.

Contrôle qualitatif de l'infrastructure

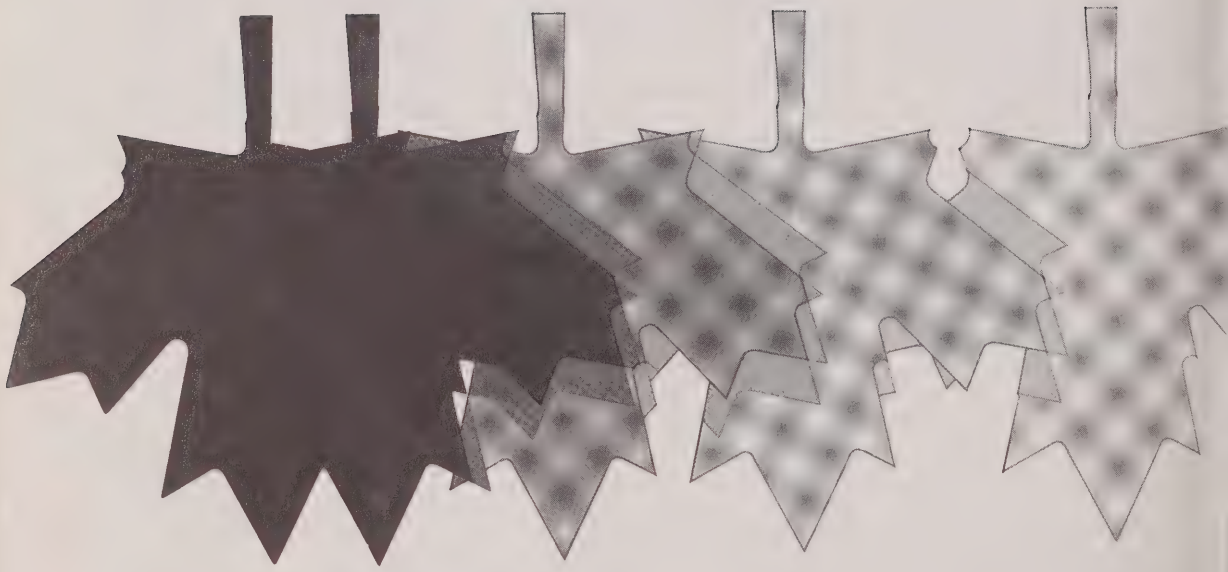
Faute de personnel cette année encore, le comité n'a pu élaborer

le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) réglemente le transport ferroviaire en vertu des pouvoirs que lui confèrent plusieurs statuts fédéraux, tels que la loi nationale sur les transports, la loi sur le déplacement des lignes et la Loi sur les chemins de fer. En outre, il lui incombe de rendre des décisions et des ordonnances des requêtes et des demandes de nature particulière.

En plus de ses réunions hebdomadaires, le comité a tenu 13 audiences sur des questions touchant la sécurité et la commodité du public des usagers du réseau ferroviaire canadien. En 1980, il a consacré 49 jours aux audiences et a rendu 34 décisions et 1 651 ordonnances.

Au cours de l'année, le C.T.C.F. a réorganisé ses quatre directions, trois nouvelles directions ont ainsi été créées à l'administration centrale de la Commission, soit les Directions de la sécurité et des services, des normes et du perfectionnement, et de l'analyse économique des chemins de fer. Le comité possède également des bureaux à Winnipeg, à Calgary, et à Vancouver.

Les activités administratives du comité comprennent l'inspection et l'évaluation de l'infrastructure, du matériel, des services et de la construction des chemins de fer, afin d'en assurer la conformité aux normes et règlements de sécurité. Les enquêtes sur les accidents et l'admission des programmes de prévention des accidents aux compagnies ferroviaires lorsqu'elles



- J.T. Gray, Président
- M.D. Armstrong
- J.A.L.G. Drainville
- D.H. Jones *
- E.H. Laborde
- A.D. Magee
- R.M. March
- J.M. McDonough
- J.B.G. Thomson
- J.F. Walter
- B.R. Wolfe

1980 à la suite d'audiences publiques tenues du 28 novembre au 11 décembre 1979. Elle ordonnait l'abandon du service assuré par le CN entre Saskatoon et Le Pas. La Division de l'Ouest a en outre participé à l'étude de la Commission sur le service d'autorail quotidien Prince-Albert - Saskatoon - Regina.

Transport aérien

La Division de l'Ouest permettra à la Commission de suivre plus attentivement l'évolution de l'industrie du transport aérien dans l'Ouest et le Nord canadiens, et de mieux répondre à ses besoins.

Autres activités

Un certain nombre de postes ont été comblés à la Division de l'Ouest en 1980, dont ceux de directeur exécutif, de gestionnaire de la Rationalisation du transport par chemin de fer et de la Coordina-

tion du transport des grains, de conseiller en transport aérien, d'économiste, et d'agent d'audien-

ce. On prévoit que les postes de conseiller financier, de second ingénieur et d'autres employés de soutien seront comblés en 1981.

La Division de l'Ouest occupera six nouveaux bureaux l'année prochaine.

Les bases de la Division de l'Ouest de la C.C.T. ont été jetées en 1979, suite à une décision du cabinet et de la Commission, qui a fait en sorte que la Commission soit représentée dans l'Ouest.

De ce fait, la Commission s'est rapprochée des canadiens de l'Ouest et a établi un contact plus étroit avec le secteur des grains, les transporteurs aériens, les localités de la région, et les autres usagers de transport. Ceci l'aide à mieux étudier les requêtes et les plaintes qu'elle reçoit. En interprétant le rôle et les fonctions de la Commission, la division permet au public de l'Ouest de s'informer et de participer plus efficacement aux activités de la Commission. Deux commissaires représentent la Commission à Saskatoon.

Transport par chemin de fer

La Division de l'Ouest a, en 1980, tenu 15 audiences publiques en abandon d'embranchements, et 12 des décisions ont été publiées. (Voir l'annexe A)

Elle a en outre rendu 352 ordonnances concernant, entre autres, des passages à niveau, des étages de voies et des installations de dispositifs de protection automatique.

Son programme de 1981 prévoit des audiences publiques portant sur 30 requêtes en abandon d'embranchements qui n'ont pas pu être réglées en 1980.

Enquêtes sur les accidents

Sur l'ordre du ministre des Transports, une audience publique, accompagnée d'une enquête, a été tenue du 23 avril au 27 juin 1980 sur un important déraillement que l'on a, par la suite, surnommé Déraillement MacGregor. L'accident est survenu tôt le matin du 10 mars 1980, sur la ligne principale du CN, à Deer (Manitoba), à l'ouest de Winnipeg, et a causé la fuite de produits chimiques. Le rapport d'enquête que la Commission a publié en septembre embrassait tous les aspects de l'accident et ses recommandations portaient sur les mesures à prendre pour éviter des accidents du genre ou, à défaut, port a été bien accepté par les divers paliers de gouvernement, les transporteurs, le secteur privé et le public en général.

Il y a eu également enquête sur l'accident du 6 avril 1980 au triage de CP Rail à Winnipeg. Un train a heurté un wagon-citerne stationné qui contenait du méthanol, un produit chimique très dangereux. Sous l'effet du choc, le wagon-citerne a éclaté, ce qui a provoqué la fuite d'une partie de son contenu. À cet égard, la division participe au suivi de la mise en oeuvre des recommandations faites dans le rapport d'enquête.

Coordination du transport des marchandises en vrac

Le bureau régional de la division à Thunder Bay (Ontario) a coordonné et accéléré le transport d'un volume quasi-record de produits céréaliers acheminés à ce port. Le bureau de Vancouver, pour sa part, a fait face à un certain nombre de difficultés et de retards dans le transport du fret ferroviaire destiné à l'exportation, et ce en raison de la

Projets de déplacement des voies ferrées

En 1980, la Division de l'Ouest a participé à la réalisation de projets de déplacement de voies ferrées à Regina, et à Yorkton (Saskatchewan). Ses commissaires ont également rencontré les autorités municipales de Lethbridge (Alberta) pour discuter d'un projet semblable et il semble qu'une requête sera présentée bientôt.

Passages à niveau

À compter de 1981, lorsque des requêtes seront soumises pour l'installation d'un dispositif de protection ou de tout autre dispositif aux passages à niveau, sur les lignes à l'ouest de Thunder Bay, elles seront portées à l'attention de la Division de l'Ouest.

Programme de remise en état des embranchements des Prairies

Egalement, à compter de 1981, la Division de l'Ouest assurera la gestion et la coordination des activités techniques et de vérification prévues au Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Services voyageurs

Après la tenue d'une audience publique portant sur les services voyageurs de CN/VIA entre Winnipeg et Farlane, une décision a été rendue à la fin de l'audience, le 9 septembre 1980, ordonnant le maintien du service. Une autre décision a été rendue le 20 mars

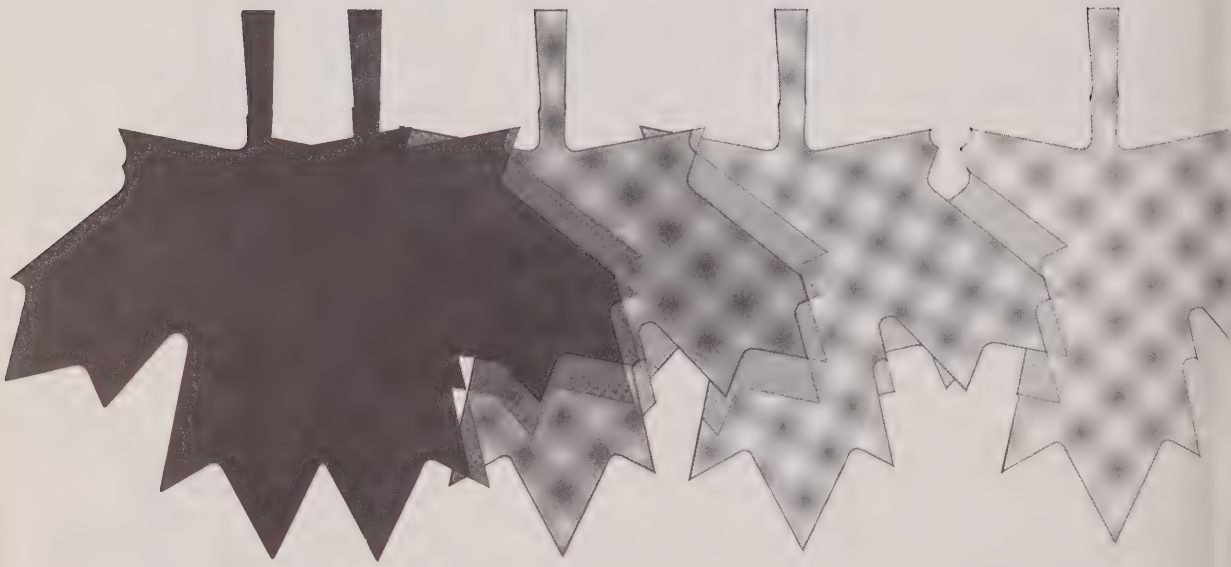


Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activité

Augmentation (Baisse) (\$000's)	Activités		
	1979 (\$000's)	1980 (\$000's)	1981 (\$000's)
52	1,195.	1,247.	1,274.
174	1,676.	1,850.	1,874.
30	397.	427.	456.
(456)	859.	403.	(456)
(14)	76.	62.	(14)
(214.)	4,203.	3,989.	(214.)

Administration et soutien
Réglementation et contrôle
Sécurité ferroviaire
Recherche
Relations internationales

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Augmentation (Baisse) (\$000's)	Composantes		
	1979 (\$000's)	1980 (\$000's)	1981 (\$000's)
(86.)	529.	443.	(86.)
(14.)	76.	62.	(14.)
(35.)	56.	21.	(35.)
121.	1,219.	1,340.	121.
(7.)	96.	89.	(7.)
203.	55.	258.	203.
(456.)	859.	403.	(456.)
52.	118.	126.	52.
(214.)	4,203.	3,989.	(214.)

Comité des transports aériens
Comité de la politique en
matière de transport international
Comité des transports par
véhicule à moteur
Comité des transports par
chemin de fer
Comité des transports par eau
Division de l'Ouest
Direction de la recherche
Direction de l'exploitation
et des tarifs
Administration et soutien

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités	1979	1980	Augmentation (Baisse) (\$000's)
	18,430.	19,101.	671.
Administration et soutien	4,594.	4,636.	42.
Réglementation et contrôle	8,354.	9,193.	839.
Sécurité ferroviaire	2,618.	2,897.	279.
Recherche	2,326.	2,170.	(156.)
Relations internationales	538.	205.	(333.)
	<u>18,430.</u>	<u>19,101.</u>	<u>671.</u>

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes	1979	1980	Augmentation (Baisse) (\$000's)
	18,430.	19,101.	671.
Comité des transports aériens	2,697.	3,006.	309.
Comité de la politique en			
matière de transport international	538.	205.	(333.)
Comité des transports par			
véhicule à moteur	100.	109.	9.
Comité des transports par			
chemin de fer	5,524.	5,900.	376.
Comité des transports par eau	567.	760.	193.
Division de l'Ouest	54.	390.	336.
Direction de la recherche	2,326.	2,170.	(156.)
Direction de l'exploitation	2,030.	1,925.	(105.)
et des tarifs	4,594.	4,636.	42.
Administration et soutien	<u>18,430.</u>	<u>19,101.</u>	<u>671.</u>

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Augmentation (Basis) (\$000)	Activités	
	1979 (\$000's)	1980 (\$000's)
(1.7)	221.7	207.9
(1.1)	384.5	378.7
(1.0)	97.7	98.6
(1.0)	87.4	71.3
(1.0)	21.1	6.0
(4.9)	812.4	762.5

Administration et soutien
Réglementation et contrôle
Sécurité ferroviaire
Recherche
Relations internationales

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Augmentation (Basis) (\$000)	Composantes	
	1979 (\$000's)	1980 (\$000's)
(4.1)	128.2	124.1
(15.1)	21.1	6.0
(.7)	5.0	4.3
(7.9)	221.5	213.6
4.5	24.9	29.4
13.8	1.7	15.5
(16.1)	87.4	71.3
(10.5)	100.9	90.4
(13.8)	221.7	207.9
(49.9)	812.4	762.5

Comité des transports aériens
Comité de la politique en
matière de transport international
Comité des transports par
véhicule à moteur
Comité des transports par
chemin de fer
Comité des transports par eau
Division de l'Ouest (Nota 1)
Direction de la recherche
Direction de l'exploitation
et des tarifs
Administration et soutien

Nota 1 : La Division de l'Ouest a été établie en 1979; son programme de dotation a progressé durant l'année 1980.
Nota 2 : Les réductions de personnel sont le résultat de coupures anticipées par la mise en application, le 1^{er} avril 1980, des recommandations de la Révision de Base « A ».

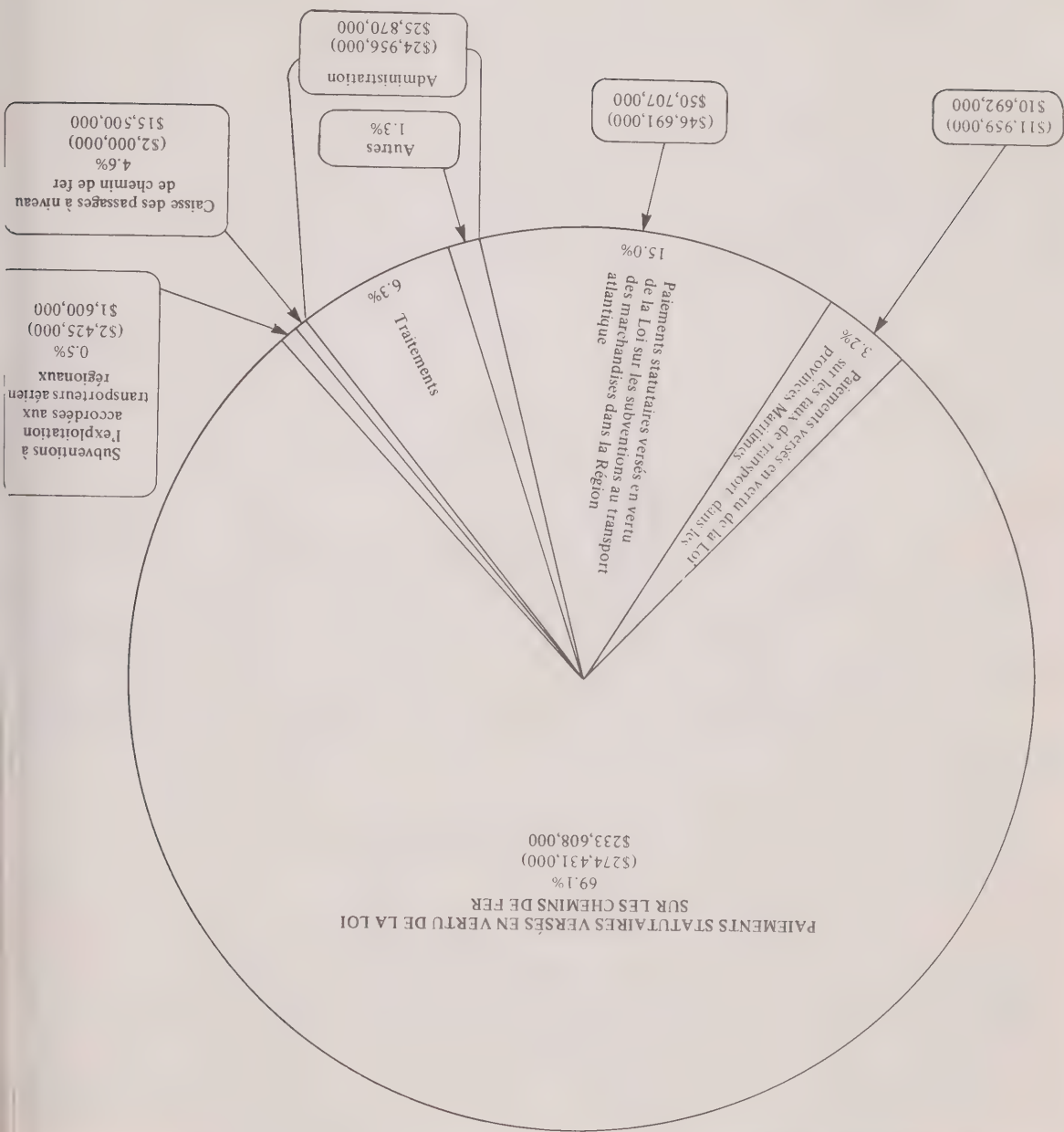
Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

Activités	1979	1980	Augmentation (Baisse) (\$000's)
	22,633.	23,090.	457.
Administration et soutien	5,789.	5,883.	94.
Réglementation et contrôle	10,030.	11,043.	1,013.
Sécurité ferroviaire	3,015.	3,324.	309.
Recherche	3,185.	2,573.	(612.)
Relations internationales	614.	267.	(347.)

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par composante

Composantes	1979	1980	Augmentation (Baisse) (\$000's)
	22,633.	23,090.	457.
Comité des transports aériens	3,226.	3,449.	223.
Comité de la politique en matière de transport international	614.	267.	(347.)
Comité des transports par véhicule à moteur	156.	130.	(26.)
Comité des transports par chemin de fer	6,743.	7,240.	497.
Comité des transports par eau	663.	849.	186.
Division de l'Ouest	109.	648.	539.
Direction de la recherche	3,185.	2,573.	(612.)
Direction de l'exploitation et des tarifs	2,148.	2,051.	(97.)
Administration et soutien	5,789.	5,883.	94.

Estimation des dépenses budgétaires pour 1980



Note: Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1979. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

Division de l'Ouest de la CCT

Commissaire principal J.M. McDonough
Commissaire B.R. Wolfe

Commission canadienne des transports
Siège social de la Division de l'Ouest
Suite 415, Edifice fédéral
101 est, 22ième rue
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 0E3

Tél.: 306-665-5201
Télex: 074-2693

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
33, rue South Court, Pièce 323
C.P. 2174
Station "P"
THUNDER BAY (Ontario)
P7B 2W6
Tél.: 807-344-0738
Télex: 073-4163

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
C.P. 11148
1055, rue West Georgia, Suite 1740
VANCOUVER (C.-B.)
V6E 3P3
Tél.: 604-666-8174
Télex: 04-508523

Bureaux régionaux de la commission

4

Commission canadienne
des transports
C.P. 11148
1055, rue West Georgia, Suite 1740
VANCOUVER (C.-B.)
V6E 3P3
Tél.: 604-666-1011

Commission canadienne
des transports
503-169, avenue Pionner
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 0H2
Tél.: 204-949-4214

Commission canadienne
des transports
220, 4ième avenue S.E., Suite 372
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3
Tél.: 403-231-4811

Commission canadienne
des transports
60 est, rue Adelaide
TORONTO (Ontario)
M5C 1J8
Tél.: 416-369-4821

Commission canadienne
des transports
Suite 702
685, rue Cathcart
MONTREAL (Québec)
H3B 1M7
Tél.: 514-283-5722

Commission canadienne
des transports
Terminal Plaza Building
1222, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6
Tél.: 506-388-7040

COMMISSION CANADIENNE
DES TRANSPORTS

PRÉSIDENT.

Devoirs et pouvoirs

1. réglementation des séances et disposition des affaires: article 20
2. exécution des fonctions attribuées à la Commission par la *Loi nationale sur les transports*: article 21 *sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique* (Partie II) et la *Loi sur les transports*: article 21
3. élaboration et application d'une politique en matière de transport: article 22
4. constitution et pouvoirs des comités de la Commission: article 24
5. établissement de règles et de règlements, y compris les règles de pratique et de procédure de la Commission: article 26 et 65

VICE-PRÉSIDENT

VICE-PRÉSIDENT (RECHERCHE)

COMITÉ DE RÉVISION

Constitué en 1970, dirigé par le vice-président: article 7(5).

Devoirs et pouvoirs

Réviser, sur demande, des ordonnances ou des décisions des comités modaux: articles 24(4) et 63.

DIRECTION
DE LA RECHERCHEDIRECTION
DE L'EXPLOITATION
ET DES TARIFS

Créée en 1968, dirigée par le vice-président (Recherche): article 7(4).

Devoirs et pouvoirs

Surveiller les programmes de recherche nécessaires pour atteindre les objectifs énoncés à l'article 3 et remplir les pouvoirs décrits dans les articles 22 et 7(4).

COMITÉ DES
TRANSPORTS AÉRIENSDevoirs et pouvoirs

1. Compétence à l'égard des transporteurs aériens exploitant des services aériens commerciaux.
2. *Loi sur l'aéronautique*, Partie II.
3. *Loi nationale sur les transports*, articles 5, 22, 23, 27 et 63.

COMITÉ DES
TRANSPORTS PAR
CHEMIN DE FERDevoirs et pouvoirs

1. Compétence à l'égard des compagnies ferroviaires, des chemins de fer ou des particuliers autorisés à construire ou à exploiter une voie ferrée.
2. Articles 5, 22, 23, 27 et 63.
3. *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada*.
4. *Loi sur les chemins de fer de l'État*.
5. *Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes*.
6. *Loi sur l'Office national de l'énergie*.
7. *Loi sur les chemins de fer*.
8. *Loi sur les transports* (Partie VI).
9. *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*.

COMITÉ DES
TRANSPORTS PAR EAUDevoirs et pouvoirs

1. Compétence à l'égard du transport de marchandises et de passagers par navire dans certaines régions.
2. Articles 22, 23, 27 et 63.
3. *Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent*.
4. *Loi sur les transports (sauf la partie VI)*.
5. *Loi sur les passages d'eau*.
6. *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*.
7. *Loi sur le pilotage*.

COMITÉ DES
TRANSPORTS PAR
VÉHICULE À MOTEURDevoirs et pouvoirs

1. Compétence à l'égard du transport interprovincial de marchandises ou de passagers par camion ou par autocar.
2. Articles 5, 22, 23, 27, et 63.
3. *Partie III de la Loi*.
4. *Loi sur le dimanche*.
5. *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

COMITÉ DES
TRANSPORTS PAR
PIPE-LINE DE
DÉTERGENTSDevoirs et pouvoirs

1. Compétence à l'égard des pipe-lines de détergents et des pipe-lines mixtes.
2. Articles 5, 22, 23, 27 et 63.
3. *Partie II de la loi*.
4. *Loi sur l'Office national de l'énergie*.

COMITÉ DE
LA POLITIQUE EN
MATIÈRE DE TRANSPORT
INTERNATIONAL

1. Constitué en 1969, il représente la Commission à l'égard des travaux des organismes intergouvernementaux, nationaux et internationaux oeuvrant dans le domaine des transports et relevant du Parlement.

distribution des devoirs
et pouvoirs statutaires
de la Commission canadienne
des transports

Soupléssé

Les règlements ont été assouplis et les pratiques comptables ont été simplifiées afin de ne pas entraver la concurrence entre les transporteurs et de réduire la charge de travail liée aux règlements. Une entente provisoire a été autorisée permettant à CP Rail d'acheminer des céréales jusqu'au port de Chur- chill desservi par le CN. Les chan- gements apportés en février au règlement autorisant les transpor- teurs à effectuer des vols d'affre- tement laissent du jeu à ces der-

Gestion

niers pour ce qui est du partage de l'espace réservé au transport des passagers et des marchandises. Certains services aériens spéciali- sés (aérophotogrammétrie, épanda- ges de produits sur les récoltes, parachutage et autres) ont été exempts des dispositions du Ré- glement sur les transporteurs aé- riens. Dans le cas des vols à horaire fixe, les transporteurs aériens ont été autorisés à réduire de près de 50 p. 100 leurs tarifs.

Tout comme quelque 30 ministères au gouvernement fédéral, la Com- mission réexamine actuellement ses pratiques de gestion et de contrôle. Les premiers résultats toucheront presque tous les aspects de l'organisation et des activités de la Commission.

Outre l'amélioration de ses mé- canismes internes de contrôle admi- nistratif et financier, la Commission a également un important rôle à jouer en matière de refonte des règlements. Comme il s'agit du rôle important organisme fédéral de réglementation, la Commission canadienne des transports servira de banc d'essai aux nouvelles politiques ayant pour objet d'allé- ger le fardeau qu'impose la régli- mentation à la société. Ces politi- ques, qui s'avèrent souples et uti- les, seront par la suite mises en oeuvre au sein d'autres organismes fédé- raux de réglementation.

Transport des handicapés

La Commission a porté une attention toute spéciale au transport des handicapés. En mars, elle a publié un rapport à la suite d'une audience publique présidée, en 1979, par le vice-président à la Recherche. Les questions soulevées au cours de cette audience ont amené la création d'un groupe consultatif spécial. Les règlements sur les tarifs ont été modifiés de façon à permettre aux personnes qui se déplacent en fauteuil roulant et qui sont capables de subvenir à leurs besoins, de voyager seules, et à obliger VIA à équiper ses wagons de systèmes d'embarquement et de débarquement pour fauteuils roulants. Des membres de la Commission ont témoigné devant le Comité parlementaire spécial concernant les invalides et les handicapés, et ont participé au Congrès mondial de réadaptation, à Winnipeg.

Efficacité

L'organisation de la Commission et la procédure établie ont été simplifiées. De quatre, le nombre de directions au sein du Comité des transports par chemin de fer est passé à trois, ce qui s'est traduit par une meilleure utilisation du personnel. Comme suite aux recommandations du Vérificateur général, le comité a réformé et simplifié ses méthodes d'établissement des coûts, afin de supprimer les échappatoires que la vérification ne permettait pas de relever. Une nouvelle classification des comptes des chemins de fer a été publiée, et le système de comptabilité et de compte rendu statistique sur les transports aériens a également été simplifié.

Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de denrées. Un autre est chargé des révisions et des appels, et le dernier s'occupe des questions de politique en matière de transport international. Les directions sont responsables des questions d'exploitation et de tarifs, ainsi que de la recherche.

Activités en 1980

En 1980, les comités de la C.C.T. ont rendu 364 décisions, ont émis 3 146 ordonnances et ont tenu 93 audiences en 187 jours de séances.

Sécurité

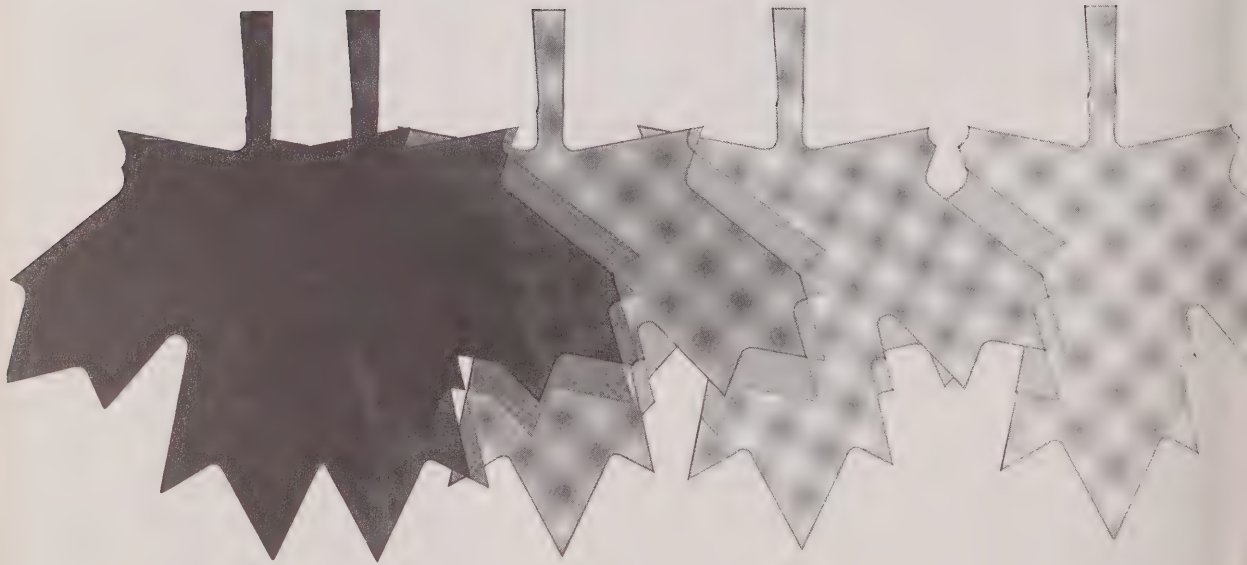
La sécurité du transport par chemin de fer a été l'une des principales préoccupations de la Commission. Deux commissaires et un des fonctionnaires de la Commission ont participé à l'enquête du juge Cragge sur le déraillement qui est survenu en 1979, à Mississauga, en cours de laquelle trois membres de la Commission ont témoigné. La Commission a également mené une enquête et publié un rapport sur l'incident de MacGregor de 1980. Les discussions se sont poursuivies à propos du renforcement du règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Un règlement sur la sécurité des employés des chemins de fer (ceux proposés au fonctionnement) a été approuvé et soumis au Conseil privé, aux fins de promulgation. La Commission a en outre participé à des réunions fédérales-provinciales-municipales, en décembre, dans le but d'améliorer les règlements sur les emprunts, et a approuvé des fonds pour l'opération "Gare au train", lancée par l'Association des chemins de fer du Canada dans le but de renseigner le public sur les dangers que présentent les passages à niveau.

La Commission canadienne des transports est responsable de la réglementation des transports au Canada qui relève de la compétence du gouvernement fédéral. Révisé le 19 septembre 1967, en vertu de la Loi nationale sur les transports, la Commission est le résultat de la fusion de la Commission des transports du Canada, de la Commission des transports aériens et de la Commission maritime canadienne. La Division de l'ouest a été établie à Saskatoon en 1979, afin de permettre à la Commission d'avoir des liens plus étroits avec les Canadiens de cette région.

La Commission a pour mission de coordonner et d'harmoniser toutes ses activités des transports relevant de la compétence fédérale. L'auto-évaluation nécessaire à cette fin lui est conférée par la Loi nationale sur les transports, la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur les transports, et d'autres documents de réglementation. La C.C.T. est une cour d'archives dont les décisions ont force exécutoire; ses décisions peuvent être portées en appel devant la Cour fédérale du Canada, s'il s'agit d'une question de droit ou de compétence, ou encore, devant son propre Comité de révision, le ministre des Transports ou le gouverneur en conseil, dans d'autres cas. Elle est formée d'au plus 17 commissaires, dont un président, un vice-président responsable des questions de droit et d'administration, et un second vice-président responsable des programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept





„ . . . un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada . . . ”



Table des matières

Commission canadienne des transports.	1
Division de l'Ouest.	11
Comité des transports par chemin de fer.	15
Comité des transports aériens.	23
Comité des transports par eau.	33
Comité des transports par véhicule à moteur.	41
Comité de la politique en matière de transport international.	45
Comité des transports par pipe-line de denrées.	49
Comité de révision.	53
Direction de la recherche.	67
Direction de l'exploitation et des tarifs.	73
Annexes.	79



Membres de la Commission canadienne des transports 1980

Président: l'hon. E.J. Benson

Vice-président:

M. Guy Roberge

Vice-président:(Recherche) M. Yves Dubé

Commissaires:

M.D. Armstrong

Paul Langlois

R.A. Azzie

J.A.D. Magee

J.A.L.G. Drainville

R.M. March

J.T. Gray

J.M. McDonough

D.H. Jones

J.B.C. Thomson

E.H. LaBorde

J.F. Walter

B.R. Wolfe

Comités

Présidents

Transports aériens

M. Armstrong

Transport de denrées par pipe-line

M. Thomson

Politique en matière de transport international

M. McDonough

Transports par véhicule à moteur

M. Magee

Transports par chemin de fer

M. Gray

Révision

M. Roberge

Transports par eau

M. Jones

Secrétaire de la Commission:

D.W. Foley





L'honorable Jean-Luc Pépin,
Ministre des Transports,
Ottawa (Ontario).

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai
l'honneur de vous présenter sous ce pli le quatorzième rapport annuel de la
Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre
1980.

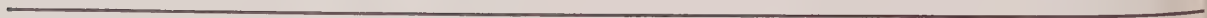
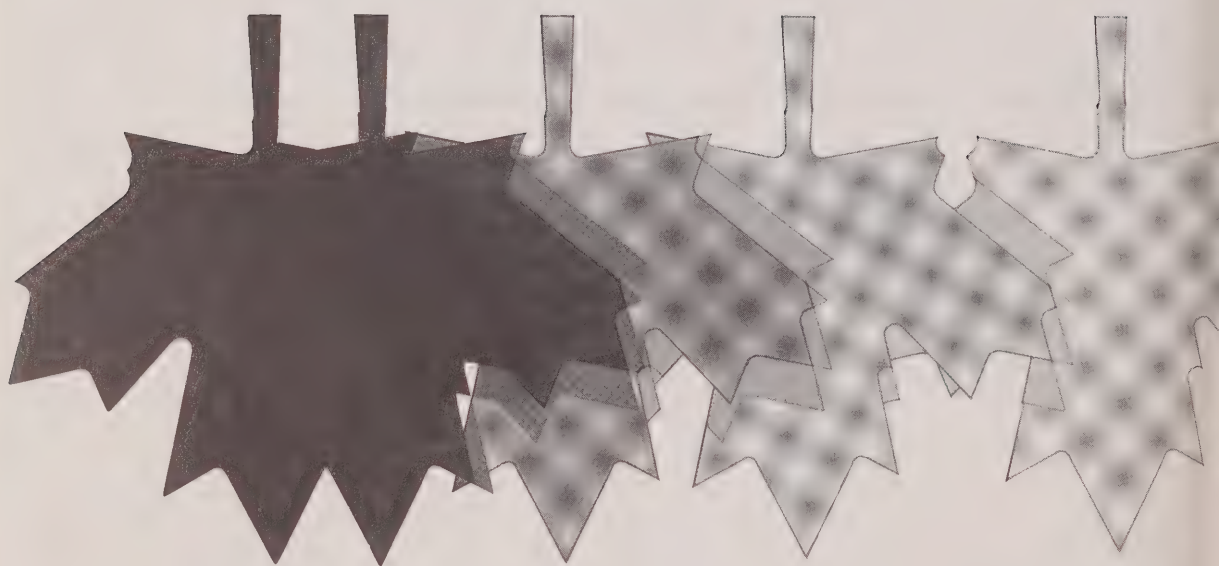
Agréez je vous prie, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments
distingués.

Le Président de la
Commission canadienne
des transports,
E.J. Benson

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1981

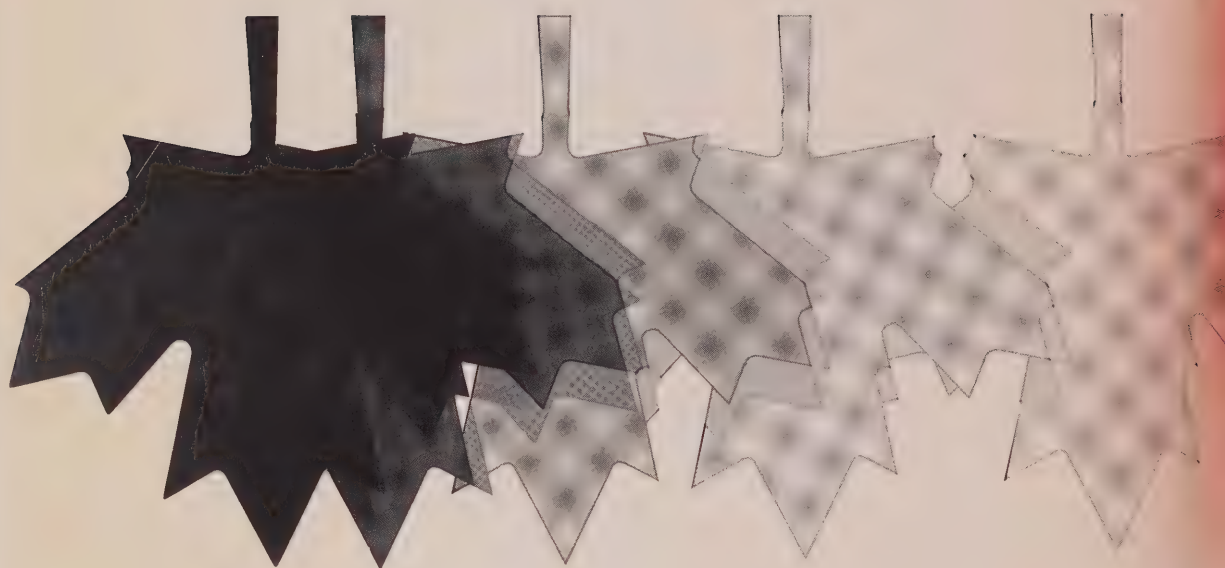
N° de cat. TT 1-1980

ISBN 0-662-51185-9





Le quatorzième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1980





Canadian Transport
Commission

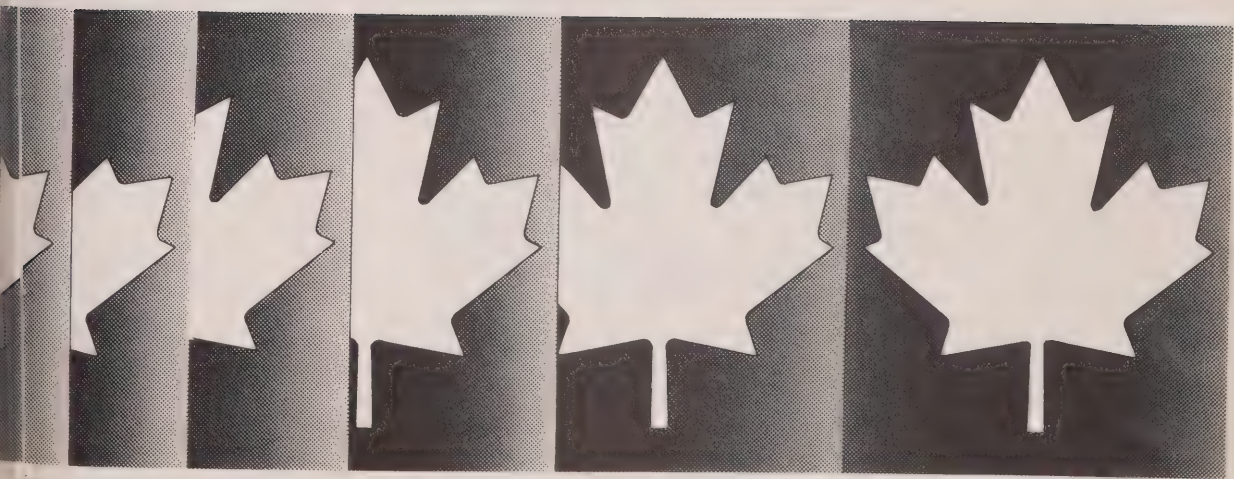
Commission canadienne
des transports

CAI
TAB7
- A56

ANNUAL REPORT 1981



Canada



© Minister of Supply and Services Canada 1982

Cat. No. TT 1-1981

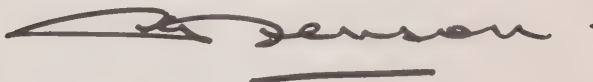
ISBN 0-662-51777-6

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport,
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the fifteenth annual report of
the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the
National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1981.

Yours sincerely,



E.J. Benson,
President,
Canadian Transport Commission.

Members of the Canadian Transport Commission 1981

President:	Hon. E.J. Benson
Vice-President:	Guy Roberge ¹ / J. T. Gray ²
Vice-President: (Research)	Yves Dubé
Commissioners	M.D. Armstrong J.A.D. Magee
	R.A. Azzie R.M. March ⁵
	J.-L. Bourret ³ J.M. McDonough
	J.A.L.G. Drainville R.J. Orange ⁶
	J.T. Gray J.B.G. Thomson ⁷
	D.H. Jones A.-M. Trahan ⁸
	E.H. LaBorde ⁴ J.F. Walter
	Paul Langlois B.R. Wolfe

Committees	Chairmen
Air Transport	Mr. Armstrong
Commodity Pipeline Transport	Mr. Thomson ⁷ /Mr. Jones (Acting)
International Transport Policy	Mr. McDonough
Motor Vehicle Transport	Mr. Magee
Railway Transport	Mr. Gray
Review	Mr. Roberge ¹ /Mr. Gray ²
Water Transport	Mr. Jones
Commission Secretary	D.W. Foley

¹Term expired Dec. 24, 1981

²Appointed Dec. 24, 1981

³Appointed Dec. 23, 1981

⁴Retired Jan. 6, 1981

⁵Deceased Dec. 24, 1981

⁶Appointed May 2, 1981

⁷Term expired June 16, 1981

⁸Appointed Dec. 23, 1981



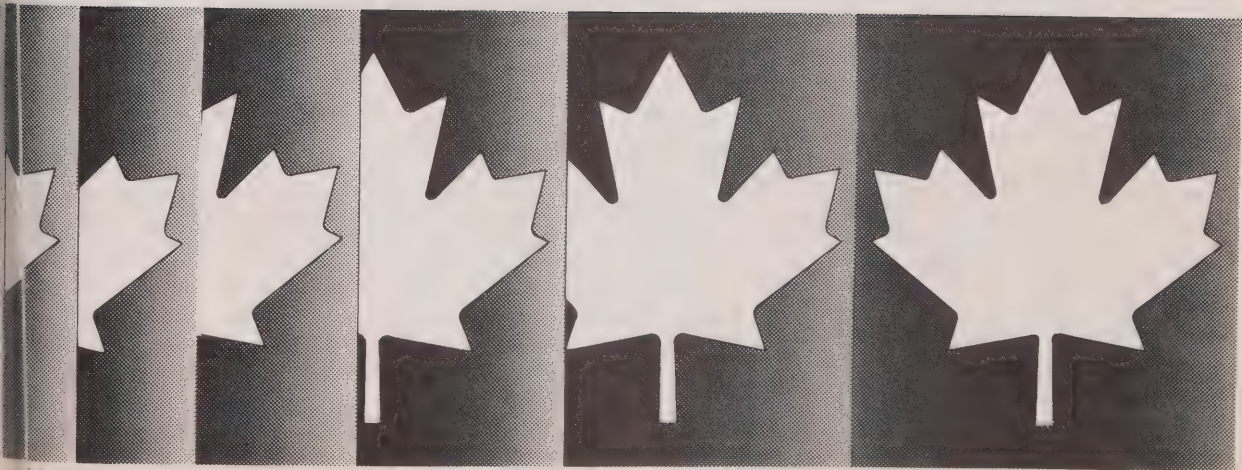
Table of Contents

Canadian Transport Commission.	1
Western Division.	11
Railway Transport Committee.	17
Air Transport Committee.	29
Water Transport Committee.	39
Motor Vehicle Transport Committee.	47
International Transport Policy Committee.	51
Commodity Pipeline Transport Committee.	55
Hearings Committee (Appeals to Federal Court).	61
Research Branch.	71
Traffic and Tariffs Branch.	77
Appendices.	83

Canadian Transport Commission

"... an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada . . ."

Section Three, National Transportation Act.



Introduction

The Canadian Transport Commission regulates transportation in Canada that is under federal jurisdiction.

Established by the *National Transportation Act* on Sept. 19, 1967, it succeeded and absorbed the Board of Transport Commissioners for Canada, the Air Transport Board, and the Canadian Maritime Commission. A western division was set up in Saskatoon in 1979 to give western Canadians direct access to the Commission.

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, though binding, are subject to appeal; to the Federal Court of Canada on questions of law or jurisdiction, and, in other cases, to its own Review Committee, the Transport Minister, or the Governor in Council.

The CTC consists of a maximum of five commissioners including the president and two vice-presidents, the first being responsible for the supervision of the work of the committees of the Commission and matters of law, the other for research.

The powers and duties of the Commission are divided among its

seven committees and two branches. Five of these committees regulate the different transport modes; air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The two other committees deal with review and appeals and with international transport policy. The two branches handle research as well as traffic and tariff questions.

During 1981, CTC committees issued 418 decisions and 3,032 orders; they held 87 hearings over 197 sitting days.

Highlights of 1981

Safety

Rail safety continues to be one of the major concerns of the Commission. Four days after the Jan. 19, 1981 House of Commons tabling of the Report of the Mississauga Railway Accident Inquiry, the Railway Transport Committee ordered the 23 railways under its jurisdiction to "show cause" why the committee should not adopt immediately the first three recommendations of Mr. Justice Samuel G.M. Grange and restrict the length and speed of trains transporting dangerous commodities. The response by the railways, and submissions by large freight shippers, tank car companies, and the public, prompted the committee to hold public hearings that lasted two months in the spring and summer. In its Sept. 30 decision, the committee not only adopted part of the inquiry recommendations, it went beyond and ordered implementation of 18 safety initiatives that will help protect the public while safeguarding the competitive position of the railways relative to other modes of transport.

As it is responsible for the prevention and investigation of railway crossing accidents, the Commission joined with Transport Canada, the Canada Safety Council, the Railway Association of Canada and all provinces in "Operation Lifesaver," a public awareness campaign designed to cut down the number of accidents at railway/highway crossings. The campaign was launched in Ottawa Sept. 23 and will be extended gradually across Canada. The Commission has made its Railway Transport Committee offices across the country available to assist "Operation Lifesaver."

The Handicapped

A highlight in the Commission's involvement with the transportation of the handicapped was the CTC Inquiry into Intercity Bus Service to the Disabled in Newfoundland. This inquiry was stimulated by a recommendation in the report entitled "Obstacles" issued by the Special Parliamentary Committee on the Disabled and the Handicapped in February. Two officers were appointed from within the Commission to conduct the inquiry. They travelled across Newfoundland to meet with the disabled and their associations, as well as officials from CN Roadcruiser and representatives of the provincial government. Their September report was submitted to the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC), which has jurisdiction over the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland. The proposals contained in the MVTC

decision, Dec. 29, reflected the recommendations of the inquiry report. They called for the creation, if funds are made available by the Minister of Transport, of a new service within the Roadcruiser intercity network that would provide mobility for both able-bodied and disabled. Such a service would be a first in North America.

STOL

In 1980, the Air Transport Committee had determined that a proposed short take-off and landing service (STOL) in the Toronto-Ottawa-Montreal triangle was required by the public convenience and necessity. However, consideration of five applications for the service had to be adjourned pending the resolution of a number of uncertainties concerning the facilities at Toronto Island Airport and the STOLport in Montreal, and opposition by the City of Toronto. In the summer of

1981, after being informed by the Minister of Transport that these uncertainties had been resolved, the committee proceeded with its selection and, on Aug. 28, City Center Airways Limited of London, Ont. was selected. This decision was appealed at different levels — the Review Committee, the Minister of Transport and the Federal Court of Appeal, and the situation had not been entirely resolved at the end of 1981.

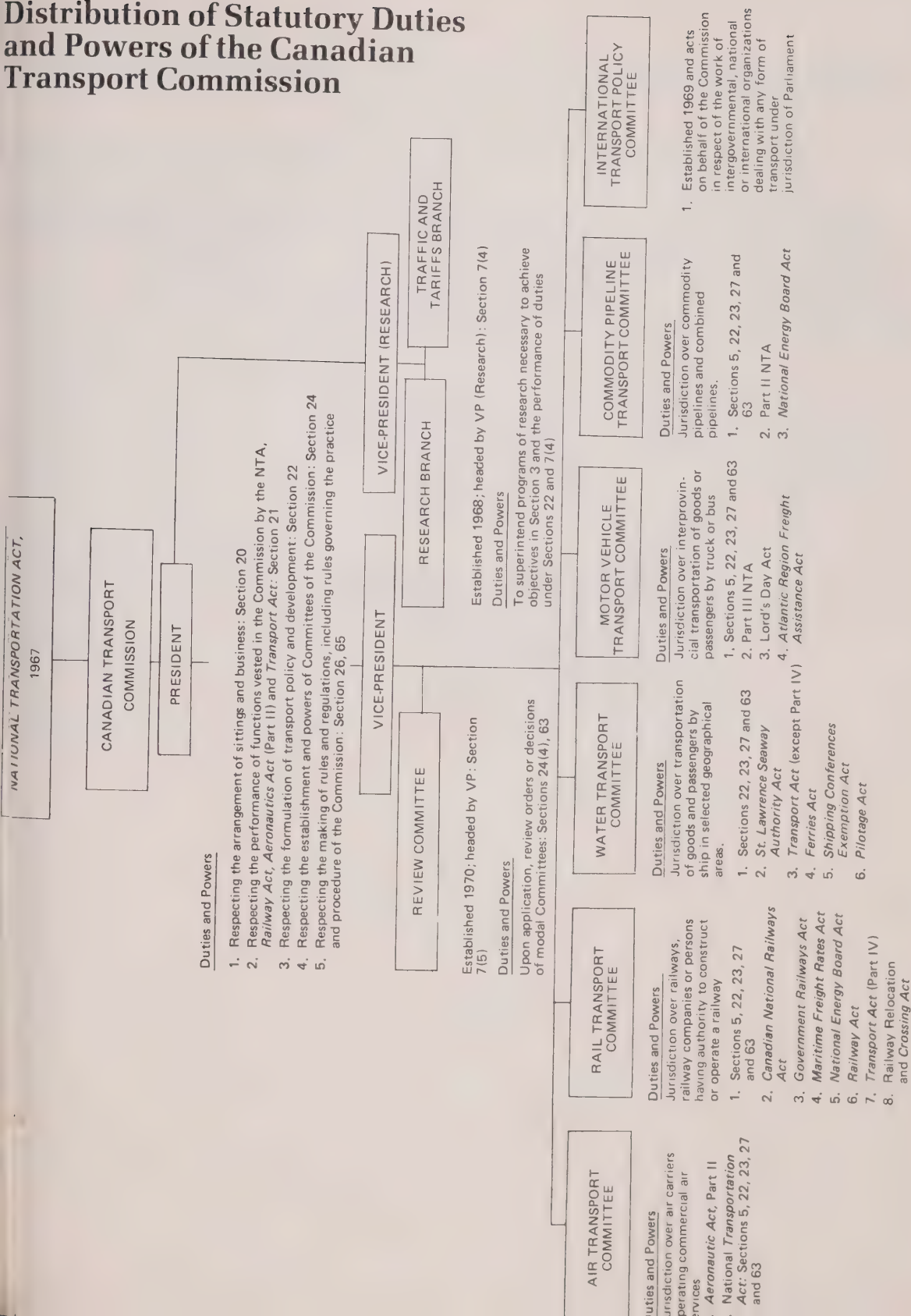
Management

As reported last year, an intensive review of management practices and financial controls throughout the Commission was undertaken to identify areas where improvement was required to meet the high standard of management expected of government departments and agencies entrusted with public funds. The review was completed and an Action Plan developed, which spelled out a program of implementation of improved practices and procedures. The Action Plan, which touches upon most aspects of the Commission's operations was endorsed by the Comptroller General in March 1981, and

program activity commenced in April 1981.

In addition to improving internal management and financial control, the Commission, as a regulatory agency, has continued to contribute to federal initiatives respecting regulatory reform, and has revised its own general rules to reflect recent advances in that area. Reports of the Economic Council of Canada, the Institute for Research in Public Policy and the Special Parliamentary Committee on Regulatory Reform are being reviewed to determine their relevance to and appropriateness for the Commission operations. The Action Plan is being pursued in close liaison with the Office of the Comptroller General (OCG) which office provides financial support and advice to departments and agencies implementing approved Action Plans. It is hoped that, upon completion of the program, the Commission will report savings substantially in excess of the cost of the program.

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission



CTC Regional Offices

4

Canadian Transport Commission
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3
Tel.: 604-666-1011

Canadian Transport Commission
303 Main St., Suite 301
WINNIPEG, Man.
R3C 3G7
Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6
Tel.: 506-388-7040

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
CALGARY, Alta.
T2P 3C3
Tel.: 403-231-4811

Canadian Transport Commission
60 Adelaide St. East, Fourth Floor
TORONTO, Ont.
M5C 1J8
Tel.: 416-369-4821

Canadian Transport Commission
Dominion Public Building, Suite 702
685 Cathcart Street
MONTREAL, Que.
H3B 1M7
Tel.: 514-283-5722

CTC Western Division

5

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
350 Third Ave. North, Third Floor
SASKATOON, Sask.
S7K 6G7

Tel.: 306-665-5201
Telex: 074-2693

Canadian Transport Commission
Western Division
3 South Court Street, Room 323
P.O. Box 2174
Postal Station "P"
TUNDER BAY, Ont.
P3 5E8

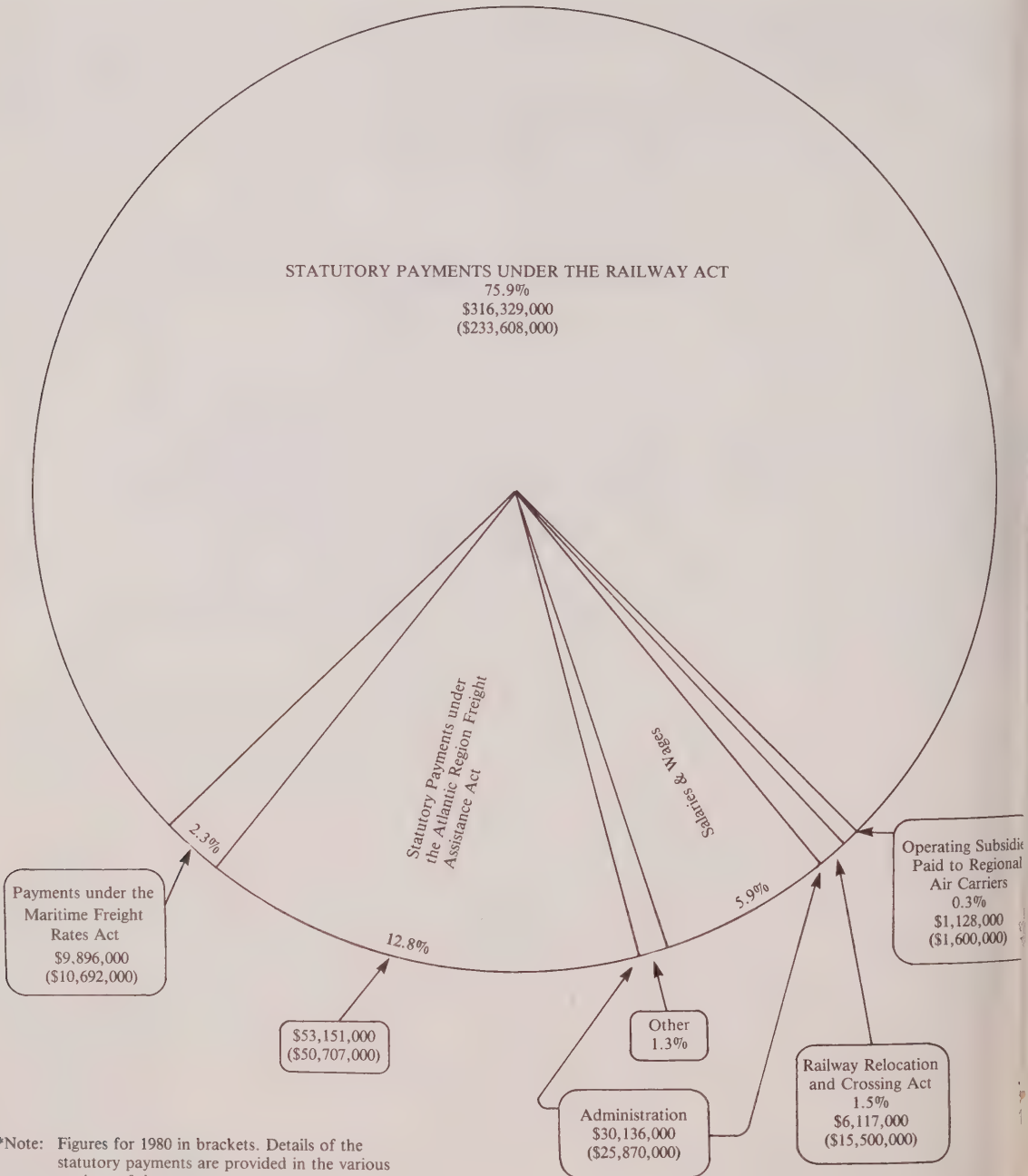
T.: 807-345-0222
Tex: 073-4163

Canadian Transport Commission
Western Division
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3

Tel.: 604-666-8174
Telex: 04-508523

Estimated budgetary expenditures for calendar year 1981*

6



*Note: Figures for 1980 in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparisons of Resource Utilization

7

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Activity

Activity	1980 (\$000's)	1981 (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport	4,108	4,719	611
Rail Transport	8,789	10,482	1,693
Road Transport	1,422	1,611	189
Other Transport	1,303	1,364	61
Research and Analysis	3,676	4,039	363
Administration	3,792	5,113	1,321
	<u>23,090</u>	<u>27,328</u>	<u>4,238</u>

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Organizational Unit

Organizational Unit	1980 (\$000's)	1981 (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	3,449	4,019	570
International Transport Policy Committee	267	99	(168)
Motor Vehicle Transport Committee	130	141	11
Railway Transport Committee	7,240	8,613	1,373
Water Transport Committee	849	1,071	222
Western Division	648	1,079	431
Research Branch	2,573	2,852	279
Traffic and Tariffs Branch	2,051	2,351	300
Administration and Support Services	5,883	7,103	1,220
	<u>23,090</u>	<u>27,328</u>	<u>4,238</u>

Comparative Person-Year Utilization By Activity

Activity	1980	1981	Increase (Decrease)
Air Transport	139.9	141.6	1.7
Rail Transport	253.1	264.3	11.2
Road Transport	65.2	64.1	(1.1)
Other Transport	40.1	36.8	(3.3)
Research and Analysis	103.6	97.8	(5.8)
Administration	160.6	183.1	22.5
	<u>762.5</u>	<u>787.7</u>	<u>25.2</u>

Comparative Person-Year Utilization By Organizational Unit

Organizational Unit	1980	1981	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	124.1	125.7	1.6
International Transport Policy Committee	6.0	1.4	(4.6)
Motor Vehicle Transport Committee	4.3	3.2	(1.1)
Railway Transport Committee	213.6	220.2	6.6
Water Transport Committee	29.4	30.7	1.3
Western Division	15.5	22.4	6.9
Research Branch	71.3	67.8	(3.5)
Traffic and Tariffs Branch	90.4	88.2	(2.2)
Administration and Support Services	207.9	228.1	20.2
	<u>762.5</u>	<u>787.7</u>	<u>25.2</u>

Comparative Statement Of Salary Costs By Activity

Activity	1980 (\$000's)	1981 (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport	3,477	3,795	318
Rail Transport	6,966	8,164	1,198
Road Transport	1,307	1,476	169
Other Transport	1,103	1,101	(2)
Research and Analysis	3,076	3,113	37
Administration	3,172	4,113	941
	<u>19,101</u>	<u>21,762</u>	<u>2,661</u>

Comparative Statement Of Salary Costs By Organizational Unit

Organizational Unit	1980 (\$000's)	1981 (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	3,006	3,264	258
International Transport Policy Committee	205	61	(144)
Motor Vehicle Transport Committee	109	96	(13)
Railway Transport Committee	5,900	6,853	953
Water Transport Committee	760	888	128
Western Division	390	613	223
Research Branch	2,170	2,190	20
Traffic and Tariffs Branch	1,925	2,113	188
Administration and Support Services	4,636	5,684	1,048
	<u>19,101</u>	<u>21,762</u>	<u>2,661</u>

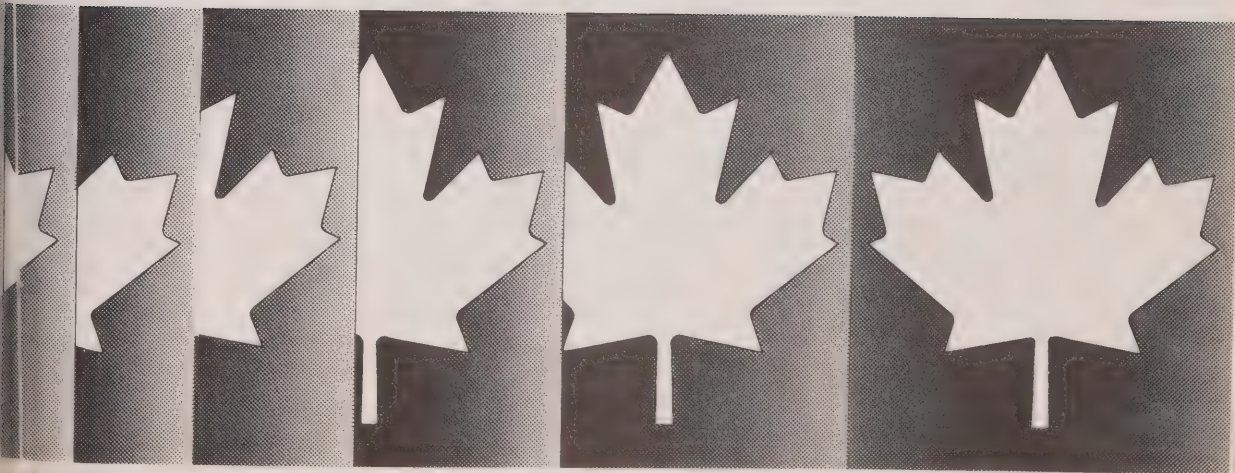
Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Activity

Activity	1980 (\$000's)	1981 (\$000's)	Incr (Decr)
Air Transport	631	924	2
Rail Transport	1,823	2,318	4
Road Transport	115	135	
Other Transport	200	263	
Research and Analysis	600	926	3
Administration	620	1,000	3
	<u>3,989</u>	<u>5,566</u>	<u>1,5</u>

Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Organizational Unit

Organizational Unit	1980 (\$000's)	1981 (\$000's)	Incr (Decr)
Air Transport Committee	443	755	3
International Transport Policy Committee	62	38	(
Motor Vehicle Transport Committee	21	45	
Railway Transport Committee	1,340	1,760	4
Water Transport Committee	89	183	9
Western Division	258	466	20
Research Branch	403	662	25
Traffic and Tariffs Branch	126	238	1
Administration and Support Services	1,247	1,419	17
	<u>3,989</u>	<u>5,566</u>	<u>1,5</u>

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe



Western Division

The Western Division of the Canadian Transport Commission was established in May, 1979, following a Cabinet Decision that the Commission should have a visible presence in Western Canada. The Western Division, headquartered in Saskatoon, provides Western Canadians with direct access to the Commission. Through its interpretation of the role and function of the Commission, the division promotes a more effective public participation and awareness. Various individuals and interested organizations are better able to raise appropriate questions with and make their concerns known to the Canadian Transport Commission. Two commissioners, who are members of all modal committees, and a staff of professionals operate out of the Commission's Western Division headquarters. Branch offices are located at Thunder Bay and Vancouver.

lail

Branch Lines

During 1981, the Western Division held a total of 13 public hearings on applications to abandon prairie branch lines. A total of 11 branch line decisions were issued (See Appendix A). Of these 11, seven dealt with portions of subdivisions and the other four with entire subdivisions. Total mileage ordered

abandoned amounted to 238.5 miles; with mileage to be retained totalling 32.4. In addition, 10.6 miles of connecting trackage was ordered to be constructed.

The division issued 542 orders dealing with such matters as automatic crossing protection, rail grade crossings, abandonment of trackage, and freight rate matters.

The 1982 branch line program involves public hearings on 13 applications for abandonment of lines that were outstanding at the end of 1981 (See Appendix B).

Branch Line Rehabilitation Program

The objective of this Canadian Government program, which commenced in September, 1977, is to restore or upgrade some 5,600 miles of grain dependent railway branch lines in the permanent rail network in Western Canada. The standard to which these rail lines are being upgraded is one which will permit the movement of carloads weighing up to 220,000 pounds at speeds of 30 miles per hour in year-round service. Expenditures to March 31, 1981, totalled \$240 million.

On May 26, 1981, Transport Canada and the Canadian Transport Commission formally agreed that the Western Division of the Commission would have prime responsibility for all audits and inspections for the branch line rehabilitation program.

Two outside contracts were awarded in 1981 for auditing of costs and for engineering inspections and other additional work related

to the program. The auditing work was to be done under a \$339,000 contract awarded to Coopers & Lybrand, Chartered Accountants of Winnipeg, and the engineering inspections under a \$400,000 contract awarded to Reid Crowther and Partners of Regina. Expenditures being audited are those incurred for the period September, 1977 to March 31, 1981. This work will be completed early in 1982. Engineering inspections are now completed for all work done during the period 1977-1981, with the 1977-80 inspections being performed by the engineering consultants and the 1981 inspections by consultants working from the Railway Transport Committee's regional offices in Winnipeg and Calgary.

During 1981, the Federal Government further extended the Branch Line Rehabilitation Program through to March 1981 by the addition of \$255 million. Long-term estimates place completion of the entire program in 1992 at a cost of \$1.6 billion.

Rail Relocation Projects

In 1981, an anticipated rail relocation proposal was received from the City of Lethbridge, Alta. The application was subsequently approved, and the relocation project is now underway.

The Western Division continued to assist with rail relocation projects being undertaken at Regina and Yorkton, Sask.

Vancouver Port Study

The Canadian Transport Commission, in 1981, joined with Transport Canada and the four Western Provinces in a Vancouver Rail access capacity study. The basic objective of the study will be to find ways to move greater volumes of rail tonnage through the port by improving operations on a system basis.

Three specific tasks have been identified for immediate action. These include collection and analysis of traffic information, description of major rail-port facilities, and identification of operational and capacity problems. Once these are complete, a further period will be required for development and assessment of alternatives leading to specific recommendations.

The entire project, funded and directed by the Commission, Transport Canada and the provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba, is expected to take two-and-a-half years to complete.

CP Rail Roger's Pass Project

An application was received from Canadian Pacific Ltd., under Section 119 of the *Railway Act*, for permission to proceed with a grade improvement project at Roger's Pass, B.C. This undertaking, to span about three-and-a-half years and to cost an estimated \$500 million, calls for the construction of 21 miles of

main track which will reduce the westward grade and increase main line track capacity to the Pacific Coast. Also included in the proposal are two tunnels, of nine miles and one mile in length, along with 11 bridges. A public hearing was held Dec. 16-17, 1981, and a bench decision approving the application was issued Dec. 17, 1981.

Accident Investigation

In September, 1981, the Western Division issued a Report and Recommendations to the Railway Transport Committee with regard to the MacGregor Inquiry. This was pursuant to the public hearing held in Winnipeg during April and June, 1980, having to do with a railway chemical spill in March, 1980, and the subsequent Report of Inquiry into the MacGregor Derailment that was issued by the Western Division in September, 1980. These recommendations for the handling of dangerous commodities by rail should, the report suggests, be the foundation of regulations applicable to all railways under the jurisdiction of the Commission.

Passenger Train Service

During the year, six public hearings were held at locations between Winnipeg, Man. and Churchill, Man. dealing with a combined CN/VIA Rail application to abandon existing passenger service in the area. A bench decision was issued July 30, 1981, rationalizing the service. A report and order issued Sept. 28, 1981.

The Western Division also held a public hearing in Victoria, B.C., having to do with a complaint, under Section 281 of the *Railway*

Act concerning minimum fare increases instituted by VIA Rail between the cities of Victoria and Courtenay, B.C. A decision on this matter was issued Dec. 30, 1981, ordering VIA Rail to re-establish the former \$3.00 minimum fare.

Agency Closures

In May the division conducted a series of public hearings dealing with a Canadian National Railways application to centralize certain agencies in Manitoba. This decision was pending at year end.

On Dec. 31, 1981, Canadian National Railways was granted approval to remove the agency positions and station buildings at six locations in Saskatchewan. This was in accordance with Canadian National's Phase II Prince Albert Servocentre plan.

Bulk Commodity Co-ordination

The division's branch offices in Thunder Bay and Vancouver continue to play an important role in the achievement of grain export targets. Despite numerous difficulties which occurred, including severe rainstorms washing out the rail lines to Vancouver for extended periods and labour action by grain handlers in Thunder Bay disrupting movement through that port, many record or near record performance levels were realized. The following tables illustrate the volumes of grain traffic shipped.

Car Unloads - Grain

1978/79	353,912
1979/80	400,362
1980/81	390,910

Tonnages Shipped - Grain

Millions of Tonnes)

1978/79	21.79
1979/80	24.69
1980/81	24.83

Contributing to recent achievements has been the changing profile of the grain car fleet. In 1981, 100 new hopper cars came into service. These were provided by the Federal (2000), Alberta (1000) and Saskatchewan (1000) governments. Steel covered hopper cars carry approximately 3,000 bushels compared to about 2,000 bushels in standard box car thereby yielding greater tonnages for a given number of unloads. The following table illustrates how the car fleet has changed and is expected to change in the future.

Grain Car Fleet

	Box Cars	Hopper Cars
1979	34,000 (100%)	—
1981	13,800 (50%)	13,800 (50%)
1985 Projected	9,000 (35%)	17,000 (65%)

The increasing importance of this function is demonstrated by the rail traffic forecasts for the 1980's. An overall 58% traffic increase is projected, made up of a 92% increase in bulk commodities and a 32% increase in other traffic. Geographically, 70% of the rail traffic increases will occur in Western Canada. The following table illustrates the trend in the estimated total westward movements of bulk commodities by all modes of transport during the decade.

Bulk Commodities — All Modes

(Millions of Tonnes)

1980	43
1985	80
Projected	
1990	104
Projected	

This division improved its coordinating function through the provision of information processing equipment late in the year. A mechanized processing and reporting link was established between Saskatoon, Thunder Bay and Vancouver. The many bulk commodity management reports will be generated on a routine as well as an inquiry basis. Certain pertinent data will be provided to other parties such as the Canadian Wheat Board, the railways and the grain companies and will be achieved by a telex link with the information processors.

Traffic and Tariff Matters

During 1981, the Western Division experienced an increase in the number of requests for information

and/or advice relative to the various aspects of transportation and the governing statutes.

These queries come from individuals, industry, farm organizations and various levels of governments and this upsurge in numbers is no doubt attributable to the increased awareness of the existence of the Western Division.

The activity generated by these inquiries and complaints has varied. The majority were resolved, requiring a minimal amount of time and effort, while others necessitated considerable input, and indeed some are still ongoing.

Intervention by the Western Division resulted in an amicable agreement between parties previously involved in a lengthy dispute regarding carload freight rates for non-ferrous ore from Pine Point, N.W.T.

Complaints arising out of the assessment of a per car charge by the railways in an effort to offset the additional cost of moving export goods to Vancouver north shore during the Second Narrows bridge closure were also resolved.

Numerous requests were received during the year regarding the interpretation or application of the rules and regulations governing various freight or express tariffs.

A number of requests for additional minimum compensatory rates for rapeseed oil and meal were received from the industry.

Section 23 Application

During 1981, the division received and is now in the process of handling a formal application for leave to appeal under Section 23 of the *National Transportation Act*. Prairie Malt (Canada) Ltd., Biggar, Sask., alleged that certain tariff actions by Canadian National Railways, covering rail carloads of barley malt moving from Biggar, Sask. to Vancouver, B.C., were prejudicial to the public interest.

A prima facie decision, granting Prairie Malt's application for leave to appeal, was issued Dec. 18, 1981, and it is anticipated that a public hearing will be held on this matter in Saskatoon during 1982.

Air

Commencing in April, 1981, applications for amended and new licences, in classes 4, 6, 7 and 9-4, as well as notices of proposals, for all non unit toll authorities operated, or to be operated, with nonjet aircraft based in the four western provinces, were directed to the Western Division for processing. Applications were also received and processed for waivers of licence requirements pursuant to Sections 10, 12 and 17 of the *Air Carrier Regulations*.

From the end of April to Dec. 31st, 117 applications were received representing 141 separate licence authorities. The division dealt with 37 applications.

Since June, the division has issued a total of 76 orders and 48 decisions, pertaining to Western Canadian air matters. This includes 14 decisions, and 20 orders related to applications commenced and concluded by the Western Division.

During 1981 the Commission announced three decisions which had a significant impact on air transportation in Western Canada. In January, Pacific Western Airlines was granted authority to serve Brandon, Man., via a Calgary-Brandon-Toronto route. In September, both PWA and Time Air Ltd. were granted authority to link Lethbridge, Alta. and Vancouver, with an intermediate stop in the British Columbia interior. This decision was appealed to the Minister of Transport who withdrew authority for the PWA service and removed the restriction of the Kelowna-Vancouver local traffic by Time Air. Finally, in December, CP Air's application to add Regina and Saskatoon, Sask. to its transcontinental Class 1 licence was approved.

The division's air transportation advisor, during the course of the year, received numerous inquiries with regard to committee procedures and tariff filings. Individual consumer and industry complaints were also received and dealt with or directed to the appropriate authority.

Other Activities

The Western Division headquarters moved into a permanent quarters in Saskatoon, on Aug. 1, 1981.

New word processing equipment was installed in the Western Division headquarters in 1981 and, early in 1982, EDP connections will be completed with Information Processing Services, Ottawa and the division's two regional offices at Thunder Bay and Vancouver.

In an effort to meet the increasing workload demands being placed upon it, the Western Division established two directorates during the year, i.e. Rail Operations and Engineering Programs. As well, in order to respond to an increased demand for timely economic analysis support for the various division functions, a senior economist was added to the staff. Other senior personnel joining the division during the year were a financial advisor, a second legal counsel, a rail rehabilitation co-ordinator, and a division secretary.

J.T. Gray, Chairman

M.D. Armstrong

J.-L. Bourret

J.A.L.G. Drainville

J.A.D. Magee

R.M. March

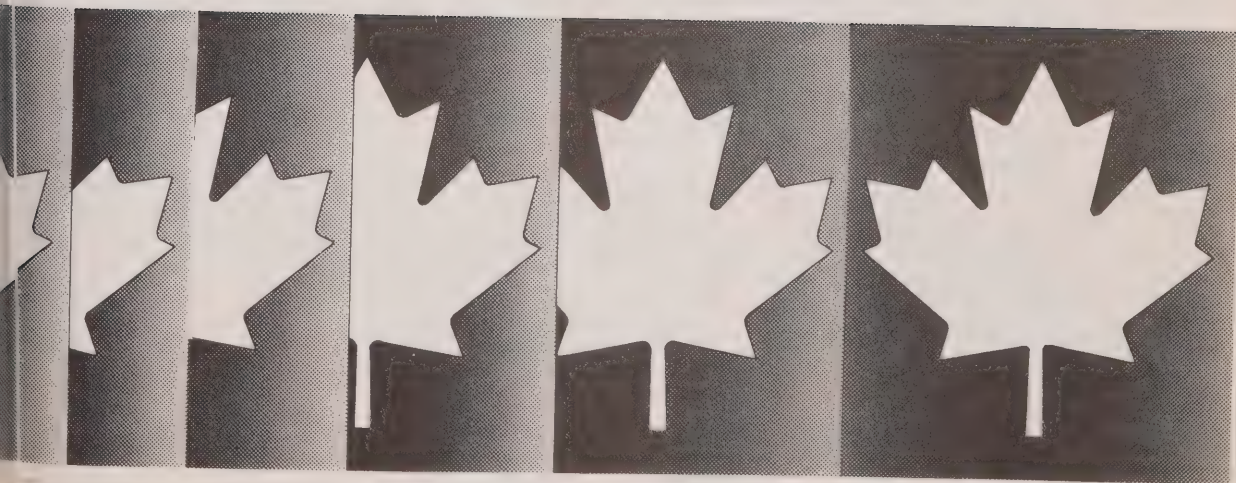
J.M. McDonough

R.J. Orange

A.-M. Trahan

J.F. Walter

B.R. Wolfe



The Railway Transport Committee (RTC) regulates rail transportation under the jurisdiction of the Federal Government. Statutory authority for this regulation is contained mainly in the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, and the *Railway Relocation and Crossing Act*.

The regulatory activities of the RTC cover both technical and economic aspects of railway operations.

Regulatory Activities

In the technical area, the major regulatory activity relates to rail safety. This falls into five broad categories — accident investigation; equipment and infrastructure quality control monitoring; regulation and compliance in the movement of dangerous commodities by rail; the rail/highway interface; and development of standards. Safety regulation used slightly over half of the RTC staff resources in 1981.

The second major activity in the technical area relates to the RTC responsibility to ensure that an adequate quality of service is offered to users. Regulatory activities include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the consolidation of local stations and

dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers and railway labour organizations. Regulation of quality of service used approximately one-sixth of RTC resources in 1981.

In the area of economic regulation, RTC is responsible for the auditing of the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction; analysis and development of railway costing methodologies; the determination of subsidy payments under the *Railway Act* amounting to \$316 million in 1981; and the auditing of charges made by the railways to VIA Rail currently running at over \$300 million per annum. This activity absorbed almost one-third of RTC resources in 1981. The committee is also responsible for economic regulation of rail tariffs, but this is administered by the Commission's Traffic and Tariffs Branch and is covered elsewhere in the present report.

In common with the other Commission committees, the RTC is directed and managed by a chairman and commissioner committee members. The committee holds weekly meetings to deal with ongoing regulatory matters and holds public hearings into major transport issues. The most important of the public hearings in 1981 related to the carriage of dangerous commodities, following the report of Mr. Justice Samuel G.M. Grange from his inquiry into the 1979 Mississauga derailment of cars carrying propane and chlorine. In total, the committee held 32 hearings during 109 sitting days in 1981, and issued 41 decisions and 1,875 orders. These figures include rail hearings handled by the Western Division.

Administratively, staff at headquarters are organized into three branches. Technical regulation is carried out by the Safety and Services Branch and the Standards and Development Branch. The Rail Economic Analysis Branch is responsible for the accounting, costing and subsidy activities. The committee has six regional offices in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary and Vancouver. These regional offices play a crucial part in the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service. The activities of these regional offices are reported below under the programs of the headquarters' branches, but their vital role in the successful performance of RTC technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six regional offices.

Safety and Services Branch

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Accident Investigation
- Equipment and Infrastructure Quality Control Monitoring
- Quality of Service

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports on an immediate basis to the Canadian

Transport Commission on all accidents except those involving only minor financial damage. These accident reports include data on fatalities, personal injuries and financial damage caused by derailment, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases and other instances resulting from railway operations. Depending upon the severity of the accident, a decision is made as to which of four levels of investigation should be followed. (See Appendix J)

The first level of investigation relates to very serious accidents, which are subject to formal public inquiry by RTC commissioners. The major investigation of this type in 1981 related to the Mississauga derailment and this is described separately below. Work on the recommendations resulting from investigation of the 1980 MacGregor, Man., derailment involving cars carrying vinyl chloride monomer also continued and are reported under the work of the Western Division. A further investigation also proceeded in 1981 at the commissioner level into the derailment of coal cars at Fording, B.C.

The second level of accident investigation is to have a formal examination by a RTC staff member appointed to carry out this work under Section 226 of the *Railway Act*. These investigations are reported separately below. The third

level of investigation is carried out by accident investigation officers in the six RTC regional offices. The fourth level of investigation relates to less serious accidents and this consists of monitoring the railway's accident investigative processes and reviewing the railway's close-out files, with further investigation as necessary carried out in the RTC regional offices.

Mississauga Derailment

In November, 1979, a serious derailment of a CP Rail train took place at Mississauga, Ont., involving tank cars loaded with liquid propane and liquid chlorine. The explosion received international media coverage and, although the derailment did not ultimately result in any injuries or loss of life, it will be recalled that approximately 250,000 residents of the area were obliged to evacuate their homes. The Federal Government appointed an independent commissioner, Mr. Justice Samuel G.M. Grange, to conduct an inquiry into this derailment. His report was tabled in the House of Commons in January, 1981. His first three recommendations, which were classified as urgent, related to roller bearings and the retrofit of tank cars; hot box detectors; and speed, marshalling and length of trains.

A week after receipt of the "Grange Report," the RTC issued orders requiring the railways to show cause why the first three recommendations should not be implemented. As a result of substantial and wide-ranging response from the railways and from shippers, the committee decided to hold a show cause hearing on these three recommendations. This lengthy hearing lasted from April 21 to July

1, 1981, and the committee issued its decision on Sept. 30, 1981.

During the course of the hearing, the committee had already issued an order to CP Rail to install additional hot box detectors. The decision itself required a speedier conversion to roller bearings; modifications to the tank car fleet to increase safety; and the implementation of inspection of trains carrying dangerous commodities at the gateways to metropolitan areas and within these areas, a provision to be extended later to other urban areas. The railways are now in process of implementing these orders and it is hoped that these measures will increase safety in the transport of dangerous goods.

Section 226 Accident Investigations

This type of accident investigation is carried out by a RTC staff member given powers of independent investigation under Section 226 of the *Railway Act*. It was decided in 1981 to make increased use of this type of investigation and a total of 10 investigations were authorized in 1981 as follow:

- In February and March, derailments on Canadian National Railways' (CN) Clearwater Subdivision in British Columbia, involving rail rollover;
- In March, a collision between a passenger train and a car derailed from a hump switcher at Moncton, N.B.;

In April and August, private crossing accidents involving passenger trains at Ste. Madeleine and Ste. Rosalie, Que.;

In May, a derailment involving anhydrous ammonia in Paris, Ont.;

In May, a raking collision between a freight train and occupied service equipment at Red Deer, Alta.;

In June, a derailment involving an explosion of gasoline and fuel oil at Midridge, Ont.;

In July and August, a series of rail crossing accidents at various points in Alberta;

In September, leakages of containers containing dangerous commodities on the Keewatin Subdivision and in the CP Rail yards in Winnipeg;

In September, a head-on collision between two CN freight trains on the Lac St. Jean Subdivision in Quebec;

In December, a head-on collision between a passenger train and a freight train on CN's Togo Subdivision in Manitoba.

The reports resulting from these investigations are all placed in the public domain, although several investigations listed above are still in process of completion.

Equipment and Infrastructure Quality Control Monitoring

The previous sub-section has considered investigation of accidents after they have occurred. The other RTC activities in safety regulation are focussed on prevention of accidents.

In the area of equipment and infrastructure quality control, the RTC objective is to monitor the overall quality of railway equipment and infrastructure. In the inspection of freight cars, for example, defects are reported to the railways and corrective action is monitored. However, the major RTC function is not to monitor all railway equipment and track, but to ensure that the railways have an adequate inspection and repair program and that equipment and track are adequately maintained. The RTC is therefore monitoring the quality control processes of the railways, as clearly the committee does not have the resources to carry out what is essentially the internal railway management function of ensuring that equipment and track are in good order.

Equipment Quality Control

The branch continued its programs of evaluation, monitoring and regulation of the quality of the railways' rolling stock and stationary equipment.

During the year, 28,027 cars were inspected and 6,830 had defects of some kind. The inspection of locomotives covered 3,707 units and, although very few of these were in perfect condition, the defects were not generally serious. Of the 978

stationary and portable equipment units inspected in 1981, 115 units were shown to have defects.

In addition to RTC inspections of locomotives and cars in rail yards, the committee also carries out a monitoring program of train operating practices, with expert RTC staff members travelling on train locomotives and in train cabooses. With the addition of extra resources available in 1982, it is the intention to expand the scale of both equipment and train operations monitoring.

Rail Infrastructure Quality Control

The monitoring of railway infrastructure consists of inspection of the track, roadbed and other related infrastructure; examination of railway records on tie and rail renewals, ballasting and surfacing, and track maintenance; and follow-up procedures to ensure corrective action. Until recently, staff shortages prevented an ongoing monitoring program in this area. The branch was therefore forced to carry out inspections and investigations on an ad hoc basis when complaints were received or when processing applications for restricted clearances, drainage works and exemptions from fencing requirements. Appendix D lists the types, numbers and disposition of applications received in 1981.

During the course of 1981, the branch co-ordinated an engineering inspection program carried out

by RTC Calgary and Winnipeg offices in the upgrading of track under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program.

With the recent addition of extra resources, the branch has developed a track inspection program whereby additional track inspectors will be located in each regional office to carry out track monitoring on a routine continuing basis.

As a rough rule of thumb, railway accidents are one-third attributable to equipment problems, one-third to operating and miscellaneous causes and one-third to track problems. The RTC now has the resources to investigate all these causes on an ongoing monitoring program, in addition to required ad hoc investigations.

Quality of Service

The branch is responsible for quality of passenger train services, and providing technical input to branch line abandonment and agency centralization applications.

Passenger Train Monitoring

The passenger train monitoring activity is carried out by both specialized staff and by the commissioners, and staff of the RTC in the normal course of their work. For example, a staff member making a business journey from Ottawa to

Toronto for reasons unconnected with passenger monitoring may opt to make the journey in one direction by train to do a quality of service inspection.

During 1981, 365 passenger trains and 292 stations were monitored by RTC staff, with the examination covering quality of service both on the train and in the stations. A total of 338 defects were identified and reported to the railways, of which 273 were train related and 65 were related to other areas of passenger service.

Early in 1981, the Minister of Transport requested the CTC to investigate and report on the difficulties experienced by VIA Rail in providing passenger services in Eastern Quebec and New Brunswick during the 1980-81 Christmas/New Year holiday season. The investigation examined widespread complaints regarding lengthy delays, derailments, food and water shortages and allegations that freight trains were given priority over passenger trains and that emergency trains were not on duty to clear track. The viewpoints of Members of Parliament, the travelling public and the railway companies were solicited and evaluated, and the branch issued its report May 1, 1981. The general conclusion was that particularly severe weather was mainly responsible for the operational delays and that the inclement weather had caused a very large increase in train utilization, necessitating the use of older equipment and leading to a limited variety of on-board food and beverages. Problems of communication between VIA Rail and its passengers were identified and brought to the attention of the railway company.

Branch Line Abandonment

The objective of this program is to ensure that the abandonment of branch lines and the removal of ancillary trackage is in the public interest and that the rationalization of the branch line network results in a more effective rail system. The Prairie Branch Line Abandonment Program is administered by the Commission's Western Division and is covered elsewhere in this report.

The non-prairie abandonment applications are listed in detail in Appendices C, E, F, G, H and I. During the year, the RTC had before it a total of 39 non-prairie abandonment applications under Section 253 of the *Railway Act*, of which five were new applications. Public hearings were held in respect of four applications, file decisions were issued on two applications and one application was rejected on the basis that it was not an uneconomic branch line. However, as not all the cases involved in public hearings had been decided by Dec. 31, 1981, the committee still had on hand a total of 34 non-prairie abandonment applications, of which 23 were from CN and 11 from CP Rail.

RTC staff continued during 1981 its consultative role with the Ontario Ministry of Transportation and Communications, CN and CP Rail in respect of their rationalizational study of the Mid-Western Ontario/Bruce area. The committee scheduled public hearings on certain of these branch lines for February, 1982.

the second half of 1981, a program was also established to accelerate the disposition of non-prairie abandonment applications before the committee. Provided there is only a modest submission of new applications by the railways in 1982, it is anticipated that the number of applications outstanding will be significantly reduced by the end of that year.

Although the RTC seems to be more active in branch line abandonment than in the extension of trackage, CTC approval is also required for major constructions of new trackage. At a public hearing on Dec. 17, 1981, at Revelstoke, B.C., the Commission approved an application by CP Limited for the construction of a 20-mile track deviation, including two tunnels, one mile and nine miles respectively in length near Rogers Pass. This approval is subject to conditions which will be attached to the written orders of the committee. These will be directed to the protection of the environment of the Glacier National Park and also include the involvement of CTC in developing certain design criteria and monitoring the construction of the line. This project is the largest line deviation to be approved in recent history and has a price tag of half-a-billion dollars.

Agency Centralization

The agency centralization program of CP Rail has been completed for some time, but CN still had nine agency centralization applications before RTC at the beginning of 1981. Five decisions were rendered in the course of the year, three as a result of file hearings while two applications were subject to the formal public hearing process. As of Dec. 31, 1981, the RTC still had seven agency applications pending, with this figure including three new applications received in 1981.

Standards and Development Branch

This Branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Dangerous Commodities
- Railway/Highway Interface
- Standards and Regulations

Dangerous Commodities

In accordance with the requirements of the *Railway Act* and the *National Transportation Act*, the Railway Transport Committee is responsible for regulating the transportation of dangerous commodities by rail. Although considerable progress has been made in this area, the volume of dangerous commodities shipped by rail, currently amounting to some 17 million tons, has increased some three times over the level of a decade ago. The monitoring and control problem is therefore substantial.

Dangerous commodity programs are in two broad categories: regulation and compliance.

Regulation

This activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous commodities by rail; amendment and revision of regulations for bulk storage facilities; extensive provision of advice to shippers and carriers; and liaison with government departments, municipalities and the industries concerned.

During 1981, the RTC issued seven amendments to existing regulations, including a major revision to the so-called "Red Book," the CTC Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail. The changes involved standardized placarding and classification of dangerous goods to bring Canadian regulations in line with international standards. Five orders were issued to approve independent inspection agencies, pursuant to section 71.15 of the Commission's "Red Book."

In respect of CTC specifications for cylinders, orders were issued approving five manufacturers and their inspection agencies. Ten orders were issued approving new bulk storage facilities and five orders terminated existing facilities.

Compliance

Compliance activities include accident investigation where dangerous commodities are involved; monitoring the compliance of carriers with train marshalling requirements and other regulations; issuance of special permits; inspection of bulk storage facilities; evaluation of clothing facilities and

assessment, and approval of explosive handling sites.

These activities in 1981 included analysis of 170 accident reports submitted by railway companies as required by section 74.508 of the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail. Of these accident reports, 92 were handled to completion with appropriate officials for the purpose of ensuring full compliance with the regulations. Dangerous commodities officers also participated in three of the Section 226 accident investigations covered earlier in the present report.

In the area of special permits under the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, there were 138 new special permits issued, 28 denied, 117 revised and six revoked.

About 400 bulk facilities for the storage of dangerous commodities were inspected. In respect of facilities for hydrostatic retesting, 42 were inspected and 34 were approved. Finally, 11 explosive sites were approved and two were cancelled.

Railway/Highway Interface

The branch authorizes the construction, reconstruction and improvement of railway/highway crossings at grade and of grade

separations. It also authorizes the installation and modification of railway/highway warning systems for the protection, safety and convenience of the public. Funding from the Railway Grade Crossing Fund has been in existence since the beginning of this century and has been a significant factor in decreasing hazards at crossings. Nevertheless, there were still 82 fatalities as a result of railway crossing accidents in 1981, although this is a reduction from the 126 fatalities 10 years ago.

The Railway Transport Committee is very concerned at the continuing high incidence of railway/highway crossing deaths. RTC staff are therefore co-operating very actively with "Operation Lifesaver," a program directed towards increased public awareness of the hazards at level crossings. The program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada, with RTC staff participating in an expert advisory capacity both from headquarters and from the six regional offices across Canada.

Railway Grade Crossing Fund

Under this fund, the branch recommended commitments of \$8,768,000 in 1981 and payments were made during the year to roughly the same magnitude at \$8,778,000. The list of projects completed was substantial. In crossings and crossing protection, 795 projects were completed. In bridges and grade separations, 120 projects were finished. The branch completed 51 projects relating to railway line relocation, 72 projects relating to signal systems and 51 projects of miscellaneous nature.

Urban Transportation Assistance Program

Payments under this program are made by Transport Canada for the purpose of allocating funds to the provinces for railway relocation and grade separations. The investigations are still carried out by the Railway Transport Committee to ensure that the proposed work satisfies engineering requirements and is realistic in terms of cost. In 1981, 18 orders for grade separations were issued after recommendations had been approved by the Minister.

The branch was also involved in the first RTC public hearing for a grant to relocate railway lines. This related to the application of the Town of Amos, Que., for relocation of CN rail lines within the boundaries of the area. The public hearing was held in October, 1981, and the RTC decision was issued on Dec. 22, 1981.

Standards and Regulations

The branch is responsible for setting operating and engineering standards to keep pace with technological, organizational and administrative changes in the railway industry. In addition, this activity must be responsive to the wider economic and social change in the Canadian environment. The impetus for change comes from three main sources:

Hearings conducted by the Railway Transport Committee;

Analysis of data arising from RTC programs described earlier in this annual report; and

Representations from the railways, from the Canadian Railway Labour Association, from provinces and municipalities, and from the public at large.

Railway Safety Advisory Committee

In order to take advantage of the knowledge and expertise available, the RTC established a Railway Safety Advisory Committee (RSAC) as early as 1972. The RSAC comprises representatives of railway management, railway labour and RTC staff. It is chaired by a commissioner and meets in full session four times a year.

RSAC also organizes a number of technical sub-committees to allow detailed examination of proposed standards. Recent activities of RSAC have included development of standards affecting the safety and health of train operating employees, the qualifications of such employees, the inspection and testing of train air brakes, level crossing protection and railway signal systems.

Orders and Regulations

A major RTC activity regarding orders and regulations in 1981 related to the Mississauga show trial hearing, already described above. This necessarily reduced the

level of activities on other regulations from that of previous years. However, the committee issued new procedure P-5120-6 for the construction requirements of farm crossings; it amended General Orders E-4, relating to highway and railway crossings at grade, and E-10, relating to pipe crossings under railways, and it revoked General Order O-4, relating to the handling of freight at flag stations, as the provisions of this regulation had become redundant over time.

Seven major regulations are currently under review, covering such items as vision and hearing acuteness, air brakes and railway signal and traffic control systems. Nine new regulations are in process of development, covering a wide range of concerns such as protection of track units and maintenance workers, passenger car safety standards, and railway caboose emergency valves.

Rail Economic Analysis Branch

The branch is responsible for railway accounting, costing and the economics of specific services including subsidy administration. (See Appendices K to W)

Subsidy payments approved by the Railway Transport Committee in 1981 were:

\$189,602,617	1981 Advance Claims ¹
61,009,036	1980
65,717,678	1969-1979
\$316,329,331	(TOTAL)

¹Payments for 1981 Advance Claims are in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

Accounting Systems Analysis

This division is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA), the audit of railway records, depreciation and cost of capital rates, and the analysis of financial reports.

The UCA Manual, which prescribes accounting instructions and the framework of accounts for rail operations, was fully revised and issued in final form during the year. Implementation of the revised UCA will be phased-in with the bulk of change taking place in 1982. A mechanism has been established for the continuous review and issuance of rulings, and interpretation bulletins.

The overall quality of audit programs continued to improve during 1981, and at the same time the division is in the process of formulating plans to reduce overlap of audits by working with the railways' internal and external auditors.

Major Audit Activities

The division recognized that CN was being reimbursed twice for losses incurred on uneconomic

branch line and passenger train operations prior to 1978: first, when the deficits that included those losses were reimbursed by Transport Canada under annual appropriation acts; second, when payments were made by the CTC under the *Railway Act* in 1978, 1979 and 1980 in respect of years prior to 1978. The Auditor General has recommended that this matter be resolved by the responsible ministers.

The division concluded its audit examination during the year resulting in the certification of the sale value of equipment in passenger service by CN to VIA Rail.

Corporate administrative overhead expenses are common to both rail and non-rail operations. Equitable and fair allocations of these overhead expenses for 1980 to rail operations so as to appropriately determine its fair share in the calculation of rail subsidies were completed.

In the past, the onus was on each railway to apply for changes to approved depreciation rates. Under the new system, the division has established procedures whereby annual reviews of such rates will be undertaken to determine their adequacy.

The Commission has begun a general inquiry into the cost of capital. A technical committee

composed of representatives from the railways, the provinces, and the wheat pools, has been established to review all aspects of this matter. When these meetings are concluded, unresolved issues will be referred to a formal public hearing some time in 1983.

Costing Systems Development

Responsibilities of this division lie in the development of costing methodologies and computerized costing systems to be employed by the Class I and II railways, the verification of unit and specific costs for purposes of determining subsidy payments, and the management of all electronic data processing (EDP)-related systems within the RTC.

A research study on the adequacy of current models used in costing Class I railways' roadway maintenance was undertaken by this division. Improved alternative models were developed, approved by the RTC, and employed by CN and CP Rail in their development of related unit costs for 1979 and subsequent years.

The Commission's Review Committee directed, under Section 63 of the *National Transportation Act*, that the RTC consider its decision respecting exclusion of ownership costs on assets provided to the railways by the Federal Government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program. Background material has been prepared in support of a file hearing.

As part of the revision to the Uniform Classification of Accounts, geographic cost centres are being developed for the Class I railways

for selected cost accounts; a detailed design of geographic cost centres has been completed and is currently under review.

Implementation of costing methodologies for Class II railways was completed for Northern Alberta Railways, Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) and Algoma Central Railway. The RTC gave approval to the ONTC methodology, costing manual, unit and specific costs for 1974, 1975 and 1976.

The division completed the verification of final unit costs for 1979, leading to the approval by the committee; considerable progress was made in the verification of final unit costs for 1980. CN and CP Rail passenger train specific costs for 1977-1978 and 1978-1979, respectively, were finalized. This completed the *Railway Act* Section 261 specific cost determinations for these railways.

In response to requests from VIA Rail and the Minister of Transport a review was undertaken of additional charges for 1980 contained in the CN and CP Rail annual invoices submitted to VIA Rail. These invoices relate to services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. Staff conclusions and recommendations as to the reasonableness of these additional charges were provided to VIA Rail and Transport Canada in August, 1981. Subsequently, division staff appeared before the Senate and House of Commons Committees on Transport to present a brief on VIA Rail costing

matters and the relevance of the Commission's Railway Costing Regulations and Cost Order No. R-6313. Currently ongoing is the audit of charges from CN and CP Rail to VIA for 1978 and 1979. The rationale for these charges is detailed in the operating agreements with the respective railways and such charges are based upon the Commission's costing order. This audit has consumed a substantial amount of the division's resources.

Rail Services Analysis

The division's main responsibility is to determine and recommend the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty. The staff also provides analytical support at hearings, investigate CN and CP Rail's charges to VIA Rail, and develops cost estimates for the establishment of freight rate levels.

The Commission virtually eliminated the backlog of outstanding subsidy claims for passenger services through the processing of final payments to CN, CP Rail and the Class II railways. Also, the Commission continued its financial support for eligible passenger services not operated by VIA Rail. Branch line payments to Canadian Pacific were finalized for the years 1979 to 1976, inclusive. As well, payments on a current basis for uneconomic branch lines were

maintained and the processing of interim payments on other claims for prior years reduced the payment backlog, thereby putting the Commission closer to a final payment position in respect of these claims.

In 1981, a comprehensive branch line hearing program was initiated to address outstanding prairie and non-prairie applications for abandonment. From the commencement of the program in mid-July through Dec. 31, a total of 12 public hearings were held, including eight by the Western Division. The objective of the hearing program is to hear all applications currently outstanding by Dec. 31, 1982.

The Commission issued 10 decisions and/or orders relating to passenger-train service applications during 1981. In this regard, passenger-train service between Toronto, Hamilton, Welland and Fort Erie (Buffalo) was ordered discontinued. This decision permitted the establishment of a through Toronto-Niagara Falls-New York City passenger service, the first co-operative venture of Amtrak and VIA Rail. Also, the experimental stage of the Halifax — Yarmouth rail link came to an end and, based on the results of the experiment, the service was retained on a regular basis. A request by the Quebec North Shore and Labrador Railway Company to have the Commission declare trains between Sept-Iles-Schefferville and Ross Point Junction-Wabush/Labrador City as a passenger-train service is under consideration.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertook an investigation of CN and CP Rail's charges to VIA Rail for

services rendered in the operation of VIA's passenger-train services. The railways' charges are being analyzed to ensure costs have been determined in accordance with the Commission's Cost Order No. R-6313 and the Railway Costing Regulations. In addition, Commission staff responded to a number of requests from VIA Rail and Transport Canada for assistance in obtaining costing information and resolving cost-related issues.

The Federal Government, through Order-in-Council P.C. 1981-2172, made major changes to passenger-train services operated by VIA Rail by varying or rescinding a number of decisions and orders of the Railway Transport Committee. Order R-31300 is being revised accordingly. The Commission provided information to committees of both the Senate and the House of Commons with respect to these changes.

Costing of rail operations was carried out for the purpose of establishing freight rates related primarily to movements subject to "Eastern rates" payments and the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council P.C. 1976-894. Cost for "Eastern rates" movements for the year 1980 and rapeseed movements for 1981 were verified for both CN and CP Rail, and forwarded for rate-making.

The Year Ahead

Although no work plan is ever carried to full completion as new priorities emerge and cause the

diversion of resources from planned objectives, nevertheless, a brief review of the committee's short-term priorities for the 1982/83 fiscal year may be useful.

Safety

- There is a need for more sophisticated statistical analysis of the accident data base to ensure that no relevant information is being overlooked;
- The RTC must develop a formal monitoring control system for track infrastructure in addition to the present ad hoc program of investigation;
- Although the RTC program relating to the transport of dangerous goods has been adequate in quality, it is a priority need to implement an enlarged program of inspection;
- Arising out of the Grange show cause decision, the RTC will start on regulations for the mechanical inspection of rail cars in a train, at interchange points and at specific intervals; and
- In view of the heavy loss of life in railway crossing accidents, RTC must continue its co-operation with Operation Lifesaver and its existing programs to reduce this loss of life.

Quality of Service

- The priority is to dispose of all outstanding branch line abandonment applications.

Economic Regulation

- RTC is committed to accelerate the audit of charges made by CN and CP Rail to VIA Rail;
- The backlog on RTC payments of branch line subsidy claims has been substantially reduced in 1981 and this progress must continue in the upcoming year; and
- RTC is committed to a Cost of Capital Inquiry, with a public hearing scheduled provisionally for 1983, and this requires intensive technical work during the year ahead.

M.D. Armstrong, Chairman

R.A. Azzie

J.-L. Bourret

J.A.L.G. Drainville

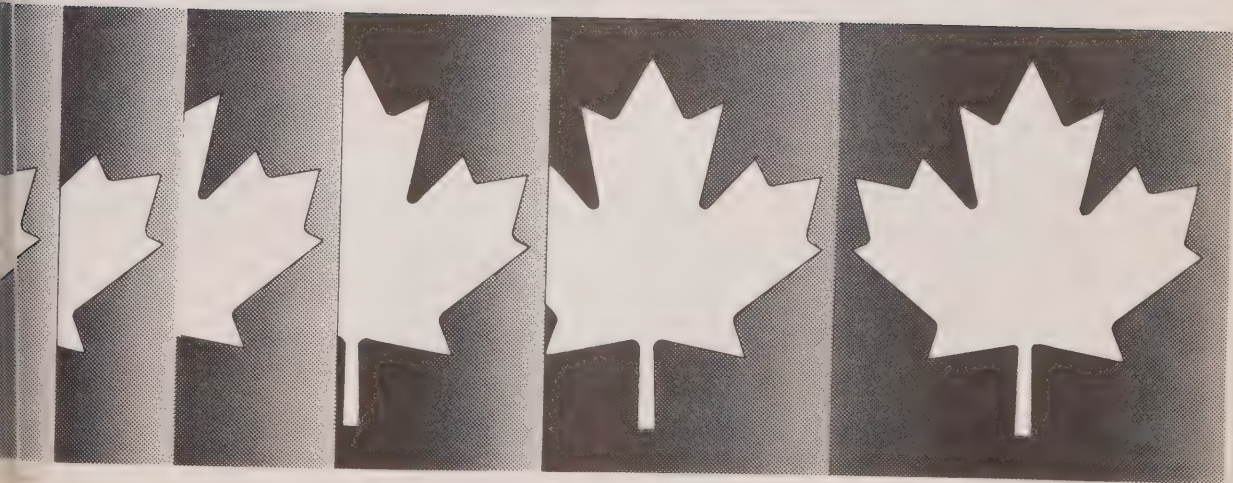
Paul Langlois

J.M. McDonough

R.J. Orange

A.-M. Trahan

B.R. Wolfe



The Air Transport Committee (ATC) administers the *Aeronautics Act* and formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Established under the *National Transportation Act* for carrying out Commission responsibilities in air matters, one of its primary functions is the licensing of commercial air services. As a result, a substantial part of its work is the analysis and processing of applications. Under Section 16 of the *Aeronautics Act*, the modal committee must be satisfied that a proposed commercial air service is and will be required by the "present and future public convenience and necessity" before a licence is issued. Notwithstanding, the ATC may suspend, cancel, or amend a licence where, in its opinion, the public convenience and necessity so requires. (See Appendix Z)

The committee also issues licences on application for services established as a result of international agreements, and the Commission may, by regulations, exempt services other than scheduled domestic air services from the requirements to meet the test of public convenience and necessity. Other categories of service, such as crop spraying by "flying farmers," some

types of leases, and certain occasional operations by foreign air carriers, have also been exempted from the requirement to hold a licence.

To facilitate licensing and application, the committee has established classes of service, and groupings according to aircraft size.

Air carriers operating unit toll (scheduled) and charter services are normally required to file their tariffs with at least a 30-day advance notice. Tariffs come into effect as filed, unless disallowed or suspended by the committee. Parts V and VI of the Air Carrier Regulations, issued pursuant to Section 14 of the *Aeronautics Act*, confer authority on the committee to deal with tariffs and to determine the justness and reasonableness of tolls. Conversely, it is also empowered to substitute or prescribe rates in light of these criteria.

All carriers are required to furnish transportation in accordance with the terms and conditions of their licence, and provide adequate service, equipment, and facilities. The committee investigates any complaints that carriers have failed to meet their obligations as licensees.

The majority of international air service agreements provide for consultation between designated airlines, use of International Air Transport Association (IATA) rate-making procedures where applicable, consultation between aeronautical authorities, and arbitration as a final resort. Resolutions approved at IATA conferences are subject to acceptance and/or approval by aeronautical authorities.

Under Sections 12 and 13 of the *Aeronautics Act* the Commission is authorized to conduct investigations and surveys, and make recommendations to the Minister of Transport in all matters relating to commercial air services, either on direction from the Minister or on its own motion.

Organization

There are four branches within the committee. They are: the Administration Branch, Air Services Analysis Branch, International Air Transport Branch and Operations Branch. Each branch reports to the committee through the ATC Executive Director.

Although the strength of Air Transport Committee staff has declined over the past several years, its activities have increased. (See Appendices X and AA)

Administration Branch

Its general functions include the issuance of orders, licences, and official correspondence authorized by the committee; the drafting and preparation of regulations, orders and decisions for consideration by the committee; the preparation of agendas and minutes of committee meetings; liaison between the committee and its branches or Commission committees; and the co-ordination of estimates and forecasts for budget purposes.

Air Services Analysis Branch

There are five divisions within this branch. These provide economic, regulatory, financial and operational analysis and advice to the committee.

The Economic Analysis Division acts as the committee's economic consultants, assessing applications, evaluating whether applications meet the tests of public convenience and necessity and that of public interest, participating as support staff at hearings and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Audit Division maintains a continuous review over air carrier accounting, and when required, makes recommendations for changes in the Commission's policies, rules and regulations of a financial nature as well as on standards of financial fitness applicable to Canadian operators of commercial air services under the committee's jurisdiction. It assesses the financial aspects of all applications submitted to the committee for new air service authorities, transfers of controlling interest, mergers and consolidations.

The Financial Analysis Division provides advice to the committee in respect of the validity of proposed

fare and tariff changes, their justness and reasonableness, the administration of air carrier subsidies, the continuing review of financial adequacy of carriers operating international charters and the protection of passengers' advance payments. It is pursuing studies on the problem of rates of return and other financial factors relevant to levels of fares and rates charged for commercial air services.

The Operations Analysis Division conducts studies and submits reports on the operation and management of air carriers, investigates and reports on the performance and operational characteristics of aircraft and equipment utilized in specific commercial air services. The division is responsible for the supervision of the running and redesign of computer programs for processing aviation statistics.

The Policy Advisory Division develops and recommends amendments to the economic aspects of the Air Carrier Regulations. This division is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization. It also participates in interdepartmental committees involved in the re-assessment of government aviation policies.

International Air Transport Branch

This branch is responsible for ensuring that the regulatory structures and mechanisms in bilateral and multilateral agreements on

international air services suit the needs of Canadian users of air transport. In addition, it helps to maintain an equitable balance between the economic benefits to Canadian and foreign air carriers. It also reports to the International Transport Policy Committee on policy matters concerning international air transport.

The branch prepares for and participates in the negotiation of agreements governing air services between Canada and other countries. It assists in the implementation and administration of these agreements through analysis and interpretation of their conditions and operative clauses, and advising on their effect upon Canadian users and carrier interests.

Representing these Canadian interests is done through international and intergovernmental organizations such as the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Operations Branch

This branch has two divisions: Tariffs and Services Division, and Licensing Division.

The Tariffs and Services Division comprises two sections: one dealing with unit toll services, which is responsible for the tariffs, tolls and services of Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3 air carriers; and another concerned with the charter tariffs, tolls and services of Class 4, and 9-4 carriers. (See Appendices Y and AA)

The role of this division is to ensure that consumers' interests are protected; that the conditions of carriage and the level of tolls are reasonable and non-discriminatory; and that the fences surrounding special fares are such that there is an adequate supply of services at prices which will promote travel with optimum utilization of resources by carriers. The division also deals with complaints and conducts investigations into alleged malpractices by air carriers.

Licensing Division administers the committee's domestic and international licensing policies and regulations. It has four sections.

The Domestic Section works primarily in the area of analysis and compliance as it applies to licensing of unit toll and charter operations, including complaints alleging unauthorized operations out of another carrier's base or between points on another carrier's licence.

The International Section handles the licensing of both scheduled and charter international air services, in and out of Canada, and oversees the large volume of international advance booking and inclusive tour charters; it also attends in support of certain international air negotiations between Canada and other countries.

The Analysis Section is responsible for providing analytical reports on regulations, licences and applications. It has revised, on a continuing basis, all air licences to achieve conformity with new weight groupings made part of the Air Carrier Regulations in 1972. This project was completed in 1980.

The Enforcement Section is primarily responsible for the investigation and prosecution of illegal and unlicensed air operations. Regional offices are located in Vancouver, Edmonton and Winnipeg.

Activity Highlights

Bilateral Scheduled Air Services Agreements

Germany

Three meetings were held with officials of the Federal Republic of Germany. The German authorities wish to secure rights to serve certain points in Western Canada and in exchange Canada seeks additional rights beyond Germany. Further talks are planned for 1982.

United States

At the request of the United States, negotiations have begun towards revision of the air services agreement to permit additional rights and traffic points for both Canadian and U.S. designated airlines. A second round is scheduled for early 1982. Consultations were also held with U.S. officials concerning the Canadian Fuel Compensation Recovery Charge designated to recover federal subsidies on imported petroleum not consumed in Canada, which they feel is a violation of the Air Agreement.

Barbados

The temporary air agreement with Barbados expired Oct. 31, 1981 although the Barbadian authorities did permit Air Canada to continue its scheduled air services. Certain difficulties developed over tariffs and two meetings were held in an unsuccessful attempt to resolve these difficulties; further discussions are contemplated.

Romania

Two rounds of negotiations took place with Romania concerning the provision of air services between Romania and Canada.

Jamaica

Jamaica is seeking more extensive traffic rights in Canada and between Canada and the United States of America. Two meetings were held; others are contemplated.

Mexico

A round of negotiations aimed at expansion of services for the Mexican airlines to and through Canada was concluded without agreement. CP Air suspended operations to Mexico due to the non-viability of the route. The Mexican airline had previously suspended its operations.

India

The first round of negotiation was held with a view to establishing scheduled services between India and Canada. A second round is planned in 1982.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

In the field of facilitation of international air services, which is an ICAO activity based on Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention), considerations in the past year included several specific problems of implementation of Annex 9 in Canada.

The ICAO Panel of Experts on Regulation of Air Transport Services held its fifth meeting in July 1981 and commenced its work on the subject "regulation of non-scheduled air transport" in conformity with the terms of reference established by the 1977 Special Air Transport Conference. In preparation for the next phase of this project, the required input was developed for an ICAO questionnaire on the implementation in practice of a modified ICAO definition of scheduled services (re-classification of certain charter operations as scheduled services).

There was participation in the Seventh Session of the ICAO Statistics Division held in September 1981 which decided, inter alia, on a broad survey to re-assess the usefulness of individual parts of the ICAO statistical program and on the organization of traffic flow statistical reporting.

A Commission observer attended the fifth meeting of the ICAO Fares and Rates Panel held in December 1981.

The Seventh Session of the Statistics Division was held in Montreal, Sept. 1-16, 1981. Sessions of the Statistics Division are held approximately every six years for the purpose of reviewing the statistical activities of ICAO and advising the organization's Air Transport Committee on statistical projects. There were 54 working papers considered at the Seventh Session by 101 representatives from 41 contracting states and two international organizations.

European Civil Aviation Conference (ECAC)

The Seventh Tripartite (Canada/ECAC/USA) Meeting on North Atlantic charters and tariffs was held in Washington, in March 1981. The meeting examined statistical data relating to air services in the North Atlantic region and financial results for carriers involved in these operations. There was also some initial exchange of views on multilateral tariff-making in the North Atlantic, as well as on several other problems of tripartite concern.

A special meeting of aeronautical delegations of Canada, ECAC and USA devoted solely to multilateral pricing in the North Atlantic was held in Paris in December 1981.

CATA/ATC Liaison Group

Under the *National Transportation Act*, the Air Transport Committee is responsible for administering Part II of the *Aeronautics Act* while Part I of that Act is administered by the

Canadian Air Transport Administration (CATA) of Transport Canada. To provide for maximum co-ordination of respective administrative policies and procedures a CATA/ATC Liaison Group consisting of senior officials of CATA and the ATC and chaired jointly by the Chairman, Air Transport Committee and the Administrator, CATA meets periodically to review issues of common interest and to ensure against conflict in administrative procedures as these impinge on the industry.

Air Carrier Associations Meetings

At the invitation of the organizations concerned, ATC commissioners and senior staff attended the annual general meetings of air carrier associations held during the year which, as in previous years, provided mutually valuable opportunities for the committee to explain proposed changes in policies and practices to member carriers and to respond directly to questions of concern to the industry as a whole or to segments thereof.

Transportation of the Handicapped

The Air Transport Committee took an active part in the Commission's Advisory Panel on Transportation of the Handicapped which worked in close co-operation with Transport Canada's Advisory Council and the Air Transport Association

f Canada to examine the impediments faced by handicapped travellers. Many of the problems relating to air travel were exposed at meetings and through examination of individual complaints.

he air carriers, through their association and with the co-operation of both Transport Canada and TC, completely re-examined the safety features of passenger handling in the event of aircraft disasters and consequently were able to remove completely or soften many of the travel restrictions previously imposed on disabled persons. The obligation of determining who was self-reliant and who was non-self-reliant was placed more upon the individual passenger.

The requirement for medical certificates has been almost entirely abolished. The requirements for dependants have also received scrutiny and have been reduced as much as possible.

Most airline ticketing and cabin staff have since received special retraining on the acceptance and handling of disabled persons; improved facilities and loading technology have been introduced to accommodate wheelchair and stretcher travel; advancements in design and construction of wheelchairs and other such aids have also contributed to more convenient air travel for disabled passengers.

Changes in Regulations

The Air Carrier Regulations were amended to allow an air carrier licensed to operate Class 4 charter commercial air services to provide courier services with any group of aircraft it is authorized to operate rather than restricting this type of activity to Groups A, B and C aircraft only. In addition, regulations were introduced permitting air carriers holding Class 9-4 international charter licences to provide international courier air services with Groups A, B, C and D aircraft.

On March 16, the committee distributed a notice of proposed amendments to the Air Carrier Regulations which dealt with establishing mandatory passenger liability insurance at \$500,000 for each passenger seat in the maximum seating configuration of aircraft in an air carrier's fleet and mandatory third party liability insurance of \$450 per kilogram of the maximum authorized take-off weight of aircraft. These compare to the existing minima of \$40,000 per seat for passenger liability and \$250,000 per incident for third party liability. The deadline for submitting comments on this proposal was set at June 30, 1981, subsequently extended to Aug. 31st. A total of 24 written representations were received and committee staff are currently analyzing the comments made.

The committee distributed another notice of proposed amendments to the Air Carrier Regulations on Aug.

31, 1981 with a deadline for submitting comments set at Nov. 30, 1981, subsequently extended to March 12, 1982. This notice proposed the abolition of the system of surcharges instituted by General Order 1972-3 Air (Class 4 Positioning Charges Regulations) and the establishment of a system which would protect an air carrier's Class 4 Group A, B, C and D fixed wing base, subject to specific exceptions, through a regulatory prohibition against the enplanement of charter traffic by fixed wing air carriers not licensed at that base. The prohibition would extend only to aircraft belonging to a group for which the base carrier is licensed. Analysis of the replies received is in its initial phase.

The committee has sought and received industry comments on proposed amendments to the Air Carrier Regulations designed to improve the clarity and precision of the definitions of certain Class 7 authorities, and also to authorize Class 4 licensees to provide, under their Class 4 authority, those Class 7 air services which have been exempted under subsection 16(4) of the *Aeronautics Act* from the requirement to prove public convenience and necessity. The committee has considered the comments received and the amendments finally adopted are now being processed for implementation.

Reports and Studies

Participation by ATC representatives with members from Transport Canada, the Department of Consumer and Corporate Affairs and CTC Research in studies on economic regulation and competition in the Canadian air carrier industry culminated with the March 31st distribution by Transport Canada of a draft discussion paper. This paper dealt with the existing framework of economic regulation, the industry's performance in meeting the needs of the public, and the likely effects of reducing regulation and increasing competition. Comments on the discussion paper were requested by June 30, 1981 and were expected to help to determine the extent to which the paper could be used by Transport Canada as a major source of guidance for policy decisions on future economic regulation of the domestic air carrier industry.

In December 1980, the committee tentatively adopted the recommendations of an interdepartmental group, known as the Aviation Statistics Requirements Committee (ASRC) with representatives from Transport Canada, Statistics Canada and the CTC, and distributed a proposal to introduce a revised statistical reporting system to air carriers for comments. On the basis of written representations received, the committee modified its proposed descriptions of three of

the seven reporting levels to which air carriers can be assigned and extended the deadlines for filing statements.

In October 1981, air carriers assigned to reporting Levels II through VII, which had previously been exempted from filing data pertaining to 1981 operations until that time, began to file according to the new system, with a few exceptions. As anticipated in the December 1980 proposal, the implementation of certain new statements has been postponed, and Level II licensees and large charter operators have been exempted until further notice from filing one new statement and foreign scheduled air carriers have been exempted until further notice from filing two new statements and have been directed to continue filing statements previously prescribed in Part VIII of the Regulations.

On the basis of written representations from and meetings held with new Level I air carriers (the mainline and regional carriers and Wardair), the committee agreed that insurmountable difficulties would be created by insisting on the 1981 implementation of the new system for these carriers. Thus for 1981, this group of carriers continued to file statistical and financial information pursuant to the old format. Further discussions will determine how the new system will be phased in for these carriers and the extent to which the proposed system may require amendment.

Documentation ancillary to financial reports, i.e. a re-drafted Uniform System of Accounts and Reports and Instructions Concerning the Allocation of Revenues and Costs to Routes or Subsystems

were proposed by committee staff and sent to air carriers for comment, with a view to January 1982 implementation.

The committee's annual publication entitled "The Canadian Helicopter Operating Industry" concerning the previous year's operations was issued in October while work continued towards the issue of "The Canadian Trunk and Regional Air Carriers — Industry Analysis" also published annually. Preliminary work was also commenced towards instituting a proposed new annual publication reviewing the operations of air carriers other than the trunks and regionals.

Subsidies

Subsidy audits were carried out in accordance with the Regional Air Carrier Policy on the 1980 operations of Quebecair and Eastern Provincial Airways (1963) Ltd. Subsidies were paid to Quebecair in respect of the Quebec Lower North Shore services operated by its subsidiaries on its behalf, and to Eastern Provincial Airways (1963) Ltd. for losses sustained on those routes which were assessed as fulfilling the criterion for subsidization of provision of essential service to remote areas.

On behalf of Transport Canada, an audit was done on the Winnipeg-Dauphin-Brandon and Winnipeg-Yorkton-Saskatoon routes operated by Perimeter Airlines (Inland) Ltd. to determine department subsidies payable to the carrier for providing these services.

In November, the Minister of Transport announced a \$1 million subsidy over a five-year period for service to Saint Leonard Airport in New Brunswick. The CTC published a notice in the newspapers of the principal provincial centres inviting applications by Dec. 31, 1981.

Fares and Rates

During 1981, the continued pressure of inflation forced up fares while fuel costs increased at more than twice the rate of other costs. The approximate increase in domestic scheduled passenger air fares over those in force at the end of 1980 were, for Air Canada, CP Air and Pacific Western 20 per cent, for Nordair 21 per cent, and for Quebecair and Eastern Provincial 18 per cent. Domestic cargo rate increases approximating the same magnitude were also found necessary and were not disallowed.

Enforcement

A regional office was opened in Winnipeg in 1981, adding to Enforcement Section locations in Vancouver and Edmonton, including headquarters in Ottawa. Two more enforcement officers were hired bringing strength to seven.

There were 178 cases in 1981 of which 98 were referred to the RCMP for further investigation. Court judgements in these cases ranged from fines of \$5,000.00 to

suspended sentences. As in previous years, investigations instituted under the *Aeronautics Act* uncovered offences under other statutes, primarily the *Excise Tax Act*, which were dealt with by the RCMP and other agencies.

The Enforcement Section devoted considerable time to developing a close working liaison with the RCMP by assisting in investigations, identifying offences and evidence to substantiate charges, suggesting investigative procedures, interpreting applicable legislation and assisting in the preparation of court briefs. Discussion between RCMP and the ATC Enforcement Section at Ottawa headquarters resulted in the preparation of more definitive RCMP guidelines for officers involved in investigations under the *Aeronautics Act*. One-day seminars on the Enforcement Section's mandate and responsibilities were held with 10 RCMP divisions and sub-divisions.

Enforcement Section's liaison with the Department of Justice and Crown attorneys has helped to improve case presentation in the courts by outlining the significance of unlicensed air carrier activity. This has generally resulted in the imposition of fines more directly related to the gross revenue generated by the illegal operation.

More open and direct lines of communication were established between enforcement examiners and Transport Canada counterparts to enable a much faster exchange of information and response to complaints in their respective jurisdictions.

Significant Decisions and Orders

The Air Transport Committee held eight public hearings, issued a total of 835 orders and 320 decisions in 1981. Some of the more significant decisions and orders include:

- Decision No. 6326, Jan. 12, 1981 approved a scheduled service for Quebecair of four daily return flights between Montreal and Toronto, each of which must originate or terminate at a point east of Montreal.
- Decision No. 6333, Jan. 12, 1981 approved for Pacific Western Airlines, for an experimental period of two years, a scheduled service between Calgary, Brandon and Toronto with a minimum frequency of six flights per week in each direction.
- Decision No. 6352, Feb. 5, 1981 approved a regular specific point service by Bradley Air Services (First Air) with HS 748 aircraft between Frobisher Bay and Nuuk (Godthaab) Greenland.
- Decision No. 6392, March 10, 1981 approved a regular specific point service by Aero Trades (Western) with Groups E and F aircraft serving Winnipeg, Prince Albert and Calgary.
- Decision No. 6443, May 13, 1981 approved an international specific point air service with Group D aircraft by Superior Airways between Thunder Bay and Minneapolis.

- Decision No. 6564, Oct. 8, 1981 approved regular specific point services by Northwest Territorial Airways for Winnipeg which would allow services between Winnipeg and Yellowknife, Rankin Inlet and Frobisher Bay.

- Decision No. 6580, Oct. 22, 1981 among other things, approved the transfer of the services in Alberta and Saskatchewan from Northward Airlines (which had gone bankrupt) to Gateway Aviation and thence the services of the latter carrier to Time Air.

- Decision No. 6511, Aug. 4, 1981 among other things, approved a variety of services in the Yukon and Northwest Territories, including a transfer to Kenn Borek Air of a number of services which had

been previously operated by Northward Airlines Limited before it became bankrupt.

- Decision No. 6529, Aug. 28, 1981 approved a scheduled service with Dash-7 aircraft by City Center Airways between Toronto Island Airport, Ottawa International Airport and Montreal Victoria Carpark to commence within 18 months, except that all three points need not be served during the first year.

- Decision No. 6542, Sept. 3, 1981 approved regular specific point service by Time Air with Dash-7 aircraft serving Lethbridge, Kelowna and Vancouver on an experimental basis for three years with no traffic rights between Kelowna and Vancouver, and scheduled service for the same period by Pacific Western Airlines between Lethbridge and various points in southern British Columbia restricted to a mandatory traffic stop

between Lethbridge and Vancouver and no traffic rights between Lethbridge and Calgary. This decision was appealed to the Minister of Transport who withdrew authority for the PWA service and removed the restriction of the carriage of Kelowna-Vancouver local traffic by Time Air.

- Order No. 1981-A-287, June 5, 1981 amended the charter licence of Wardair Canada (1975) Ltd. to make its domestic charter licence permanent.

- Order No. 1981-A-782, Dec. 8, 1981 approved CP Air application for same-plane, daily, return services between Vancouver-Regina-Toronto and Vancouver-Saskatoon-Toronto.

D.H. Jones, Chairman

R.A. Azzie

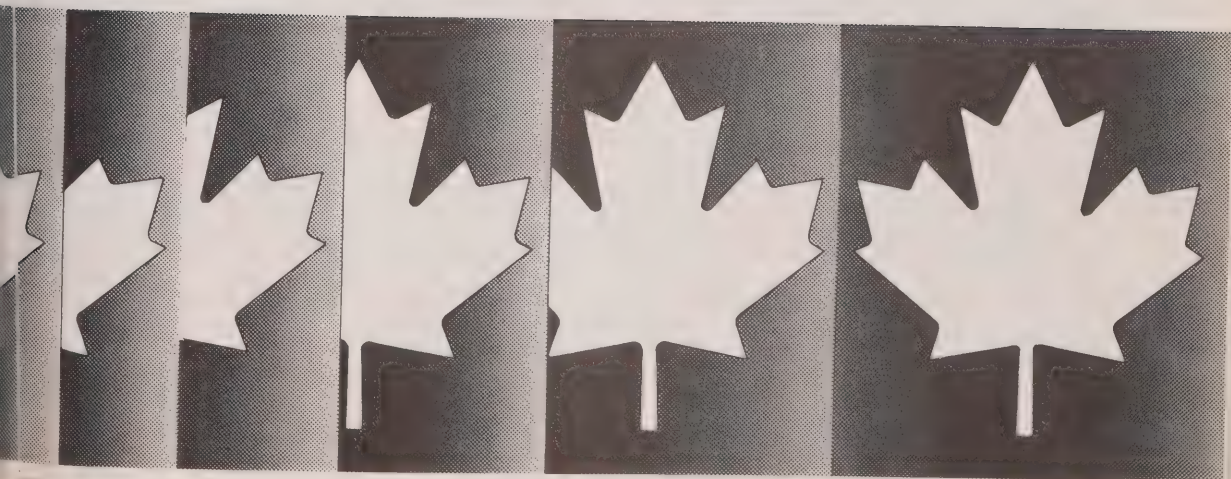
Paul Langlois

R.M. March

J.M. McDonough

J.F. Walter

B.R. Wolfe



The Water Transport Committee (WTC) administers the *Transport Act*, which governs the transport of goods and passengers by ship, from one port to another in Canada, within areas proclaimed by the Governor in Council.

Committee jurisdiction under the *Act* is two-fold. Its judicial functions include licensing and the approval of tariffs. In considering applications for water transport licences, the committee must determine whether public convenience and necessity require the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another.

The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs and licence applications. (See Appendix BB)

Other statutes confer additional responsibilities on the WTC.

The *Pilotage Act*, in force since June 1, 1972, provides for pilotage services in four geographical regions across Canada. A pilotage authority has been created for each region to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service.

Each pilotage authority is required by the *Act* to give public notice in the *Canada Gazette* of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection. It is upon receipt of such notice that the committee acquires jurisdiction. The proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include the holding of public hearings. The appropriate authority is then governed by the WTC recommendation.

The *St. Lawrence Seaway Authority Act* empowers this authority to establish tariffs of tolls and, where such tariffs are not set by agreement between Canada and the United States, they must be filed with the committee. The tariffs become effective on their date of filing.

The committee is also responsible for administering the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*, which came into effect April 1, 1979, replacing previous legislation that had expired March 31, 1979. The new legislation exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combiner Investigation Act* and requires the shipping conferences to file freight tariffs and other documents with the Commission.

Under the *Energy Supplies Emergency Act, 1979*, the Energy Supplies Allocation Board is empowered, among other things, to direct the Canadian Transport Commission to order that a Canadian ship

be used or sailed as required by the Board, and, to authorize a non-Canadian ship to carry any controlled product between points in Canada when no Canadian ship is available to ensure adequate supplies of these products.

The Coasting Trade Exemption Regulations provide for the exemption of certain non-Canadian ships engaged in the coasting trade of Canada from the application of Part XV of the *Canada Shipping Act*. The committee advises the Minister of National Revenue on the availability of suitable Canadian ships when vessels of a foreign country are being considered for engagement in the coasting trade.

Acquisitions

The committee also deals with notices of proposed acquisitions forwarded to the Commission pursuant to Section 27 of the *National Transportation Act*. During the year, inquiries were made about several proposals that came to the attention of the committee to determine the applicability of the various provisions of the section.

In late 1980, Puget Sound Tug and Barge Company of Seattle, a subsidiary of Crowley Maritime Corporation, an American company, served notice of a proposal to acquire a share interest in Arctic Transportation Ltd. of Calgary. Following publication of the notice in early 1981, and no objections having been received, by Decision

WTC-1-81, the committee took no further action and closed its file.

In March, 1981, Canadian Pacific Limited of Montreal served notice of its proposal to acquire a one-third shareholding interest in Dart Containerline Company Limited (DARTCY), a Bermuda company beneficially owned by Consolidated Containerline Services of Liberia, a subsidiary of Orient Overseas Container (Holdings) Limited of Hong Kong, and by Compagnie Maritime Belge of Belgium.

Upon publication of this notice, objections to the proposal were filed with the Commission and as part of the committee's investigation, a hearing was held in Halifax in June. As a consequence of this hearing, by Decision WTC-12-81 of the committee issued in August, Canadian Pacific Limited was required to file another notice indicating that as part of its proposed acquisition of an interest in DARTCY, it proposed, with Manchester Liners Limited of Great Britain and Dart Containerline (Canada) N.V. of Belgium, to acquire an interest in a St. Lawrence River containerized freight co-ordination service. A second two-part hearing of this proposal was held in Halifax in November and the committee's decision with regard to both proposals is expected to issue early in 1982.

In June as well, the committee heard an explanation by Canadian National Railway Company of

Montreal of its financial transactions in 1980 involving the company and its commercial partners in the CAST Group of Companies and subsequently, by Decision WTC-16-81 in October, required Canadian National to file a notice of its proposed acquisition of additional shareholdings of Eurocanadian Shipholdings Limited of Bermuda, one of the CAST Group of Companies. Although it had appealed this decision to the Federal Court, Canadian National filed the requisite notice in late December. At the direction of the committee, this notice will be published in early January, 1982 and the committee is currently awaiting response to that notice and disposition of the appeal by the court.

In July, 1981, Branch Lines (1981) Inc. of Sorel, Que. served notice of a proposed acquisition of an interest in Davie Shipbuilding Ltd. and, no objections having been received, by Decision WTC-13-81, the committee took no further action and closed its file.

In August, 109022 Canada Inc. served notice of an intention to purchase all the businesses, undertakings, property rights and assets of Power Corporation of Canada relating to all aspects of its water transportation business and motor vehicle undertakings. Notice of the proposed acquisition in respect of water transportation was published as required by the Act. No objection having been received, by Decision WTC-14-81, the committee took no further action and closed its file.

In the fall of 1980 it came to the attention of the committee that by agreement between the owners of

Clarke Transport Inc. and Crosbie Group Ltd., a re-organization of Newfoundland Steamships Ltd., involving the possible acquisition of an interest in that company, was being arranged. Inquiries were made and a hearing was held at which evidence was taken, leading to Decision WTC-17-81, wherein the committee decided that although there had been an acquisition of an interest in that undertaking of Newfoundland Steamships Ltd., through purchase of some of its shares, the acquisition was not one to which Section 27 of the *National Transportation Act* applied. Consequently, the committee closed its file.

Inquiries with regard to four other proposed acquisitions are currently being made, in the first instance, involving a proposed acquisition of the shares of Arctic Transportation Limited of Calgary acquired earlier in the year by Puget Sound Tug and Barge, a wholly owned subsidiary of Crowley Maritime Corporation of California, by another wholly owned subsidiary of that company, Crowley Maritime International Inc. of San Francisco.

The second inquiry concerns a proposed acquisition by Stad Seaforth Shipping, a Norwegian company, of a share interest in Seaford Fednav Inc. of Halifax, a company jointly owned by Fednav Limited of Montreal and Seaford Maritime Limited of Great Britain.

A third inquiry currently being considered is directed towards information which has come to the attention of the committee that the

CSL Group of Montreal proposes to enter the Newfoundland container trade in partnership with the Harvey Group of Companies based in St. John's, Nfld. and acquire an interest in Atlantic Freight Lines of St. John's.

The fourth inquiry concerns a proposal by Newfoundland Capital Corporation, owners of Eastern Provincial Airways, to acquire Northmont Holdings Ltd. of Montreal, the owner of the Clarke Group of Companies which, among other transportation interests, is a joint owner with Crosbie Enterprises of Newfoundland Steamships Ltd.

Merchant Shipping Branch

Pilotage Authorities

Following the recommendations of Decision WTC-9-80 issued on Dec. 3, 1980, the Atlantic Pilotage Authority published new Tariff Regulations on Jan. 16, 1981. Amendments to the regulations were published on March 28 and July 4 and, as no objections were filed with the Commission, the tariffs became effective on May 28 and Sept. 4 respectively. A further amendment was published on Nov. 7 and no objections were filed.

The Great Lakes Pilotage Authority Ltd., published an amendment to its tariff on Feb. 19, 1981. As no objections were filed, the amendment became effective on April 3. A further amendment for the Port of Churchill, was published on Oct. 31 and there were no objections.

The Laurentian Pilotage Tariff Regulations were amended on March 20, May 22 and Aug. 27, there being no objections to any of the proposals.

The Pacific Pilotage Authority Tariff Regulations amendments became effective on June 1 as no objections had been filed with the Commission. Proposed amendments published on Oct. 31 and Nov. 14 were not contested.

Shipping Conferences Exemption Act, 1979

The Water Transport Committee administers this Act. It exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on its member lines. The legislation has been in force since April 1, 1979. The situation is constantly monitored and will be reviewed before March 31, 1984.

The committee was represented on an interdepartmental committee reviewing the Act which submitted a report to Cabinet in 1981.

Meetings are held with the Canadian Shippers' Council to determine the effectiveness of the provision which requires shipping conferences to meet with the Council, the "Shipper Group" designated by the Minister of Transport pursuant to Section 15(2) of the Act.

The council continues to be concerned with bunker surcharges assessed by the conferences and the current trend to incorporate this surcharge into the general freight rate.

Shipping Conferences

As of Dec. 31, 1981 the Commission had on file documents of 45 shipping conferences whose member lines provided service at Canadian ports, a net decrease of two from Dec. 31, 1980. (See Appendix EE)

These 45 conferences represent 82 lines providing 307 services at North American ports; 55 of the lines offered 230 services at Canadian ports.

In addition the Commission has on file two space charter agreements and a co-ordinated service agreement representing a total of 11 lines as well as four line consolidation agreements.

St. Lawrence Seaway Authority

As required by Section 20 of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, the St. Lawrence Seaway Authority filed with the Commission:

- (i) Regulations respecting the public use of the Champlain Bridge
- (ii) Regulations respecting the public use of the Jacques Cartier Bridge.

The Authority also filed pursuant to Section 16 of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, a tariff respecting tariff of tolls for use of the Champlain Bridge, effective

March 1, 1981. Notices of the revocation of the Champlain Bridge Tariff and Jacques Cartier Bridge By-Laws were also received from the St. Lawrence Seaway Authority.

Coasting Trade and Commercial Marine Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Regulations continued to review applications made to the Minister of National Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

During the year, 66 such applications were received 53 being recommended for temporary entry, six for denial and seven were withdrawn. Thirteen of these were for vessels or activities not addressed to in the regulations and which were referred to the Advisory Committee on the Availability of Certain Canadian-flag vessels before Revenue Canada was advised on the suitability and availability of Canadian equipment. (See Appendix CC)

The committee was represented at 12 meetings of the Interdepartmental Remission Committee which were held during the year.

The staff of the committee continued to play an active role with Transport Canada in the development of a new Coasting Trade Policy.

Water Transport Services

Twelve carriers submitted applications for water transport licences in 1981: five for the Great Lakes and seven for the Mackenzie River area of which two were for service to the Canadian Western Arctic region. (See Appendix DD)

Licensing authority was granted to the five Great Lakes applicants, namely Canada Steamship Lines Inc., A.B. McLean Ltd., McKeil Work Boats Ltd., Johnstone Shipping Limited and Quebec and Ontario Transportation Company Limited.

The committee also licensed five of the seven Mackenzie River applicants. In two cases, the licence included authority to serve the Canadian Western Arctic. One licence application was withdrawn by the applicant due to extremely low water levels in the area applied for and Streeper Bros. Marine Transport was again denied a licence for the Mackenzie River area.

Len Cardinal Transport Ltd. submitted an application to amend its licence CTC(WT) 149 by adding the vessels "SBMT 303", "CARDINAL 101" and "ARCTIC EAGLE". Consequently a total of three additional vessels were granted licensing authority by the committee.

International Maritime Transport Branch

The branch continued its analysis of the major international factors that affect maritime economic and regulatory policy. It also studied their potential effect on the main foreign-flag shipping of Canadian export and import trade. In this respect the branch now directly serves both the International Transport Policy Committee and the Water Transport Committee. Both committees are advised on the economic impact on Canada of international maritime agreements. Positions taken by the committees on general economic or regulatory policy issues are then presented to the branch when Canadian governmental positions are formulated or international agreements negotiated.

Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)

The branch again represented the Commission as a member of the Canadian delegation to multilateral negotiations at the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) and contributed Canada's role in the formulation of a general maritime policy covering the shipping relationships between OECD countries, including Canada's major trading partners and suppliers of shipping tonnage for exports and imports. If formally

accepted, certain negotiated agreements having an economic benefit to Canada will serve as a guideline or the national maritime policies of OECD countries.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

At the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), the branch participated as the Commission representative on the Canadian delegation to a number of conferences, the most important being the UNCTAD Committee on Shipping at which the developing countries pressed to continue work on the eventual phasing-out of flag of convenience shipping (Liberian flag ships provide almost a quarter of Canada's ocean shipping needs). Another issue under study is aimed at eliminating alleged barriers to entry by ships of developing country registry into the bulk cargo trade, particularly that of iron ore, phosphate or bauxite/alumina. These issues affect the stability of market supply and demand for shipping tonnage and are of vital economic concern to Canada.

The branch has contributed Commission viewpoints to the Canadian position that would guard Canadian interests while meeting the legitimate aspirations of the developing countries to participate in world shipping on the basis of their own economies. The main hurdle

in this area is the seemingly inevitable increase in the level of foreign governmental regulation on shipping.

Following its earlier initiative at UNCTAD, the branch continued to express Commission interests in a Canadian position on marine insurance and to assist in the formulation of international standard clauses for voluntary adoption by the parties in the marine insurance policy. Close liaison and consultation were maintained not only with underwriters, brokers, and consumers, but also with an interdepartmental committee considering this and related matters. A leading role is being exercised by the branch as part of the Canadian delegation and this has encouraged support for the named perils' approach and international recognition being given to this system which is currently used in the Canadian industry. During 1981 work was commenced concurrently on marine cargo insurance, with close attention being paid to the newly revised Lloyd's policy form in which a "plain language" style is adopted.

European Economic Community (EEC)

The branch continues to monitor the development, by the countries of the European Economic Community (EEC), of a common maritime policy. It is also participating in the examination of the application to shipping of the competition rules that regulate market sharing, and the cartel-like activities of commercial ocean liner shipping interests supplying the major part of Canada's requirements. This new EEC Regulation was published in draft form late in 1981 and its effect on Canada/Europe shipping activities

will be assessed by the branch during 1982.

Multimodal and Maritime Economics Branch

The Economics Branch was amalgamated with the International Multimodal and Facilitation Branch of the International Transport Policy Committee effective Jan. 1, 1981 and renamed the Multimodal and Maritime Economics Branch. The branch now directly serves both the Water Transport Committee and the International Transport Policy Committee.

The branch carries out analyses and assessment of economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means within, into and out of Canada. It participates as the Commission representative in the on-going interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers and facilitation of transport documentation. The branch also participates as the Commission representative in the formulation of Canadian positions and negotiations at international meetings on matters having economic or regulatory impact on multimodal transport and containerization.

It continued to provide shipping information, analyses and advice in support of the regulatory activities and advisory function of the Water Transport Committee and the

International Transport Policy Committee. It also assisted other branches of the Commission and other federal government departments and agencies by the provision of shipping expertise, data and analyses on a variety of matters related to maritime transport.

The branch continued to maintain and improve the ship cargo origin and destination data base which contains statistical information on

the activities of all vessels engaged in domestic and international transportation of goods by water. This computerized data bank, which is mainly based on Statistics Canada information, provides the basis from which research studies and statistical and economic analyses are produced in support of the various activities of the Water Transport Committee and the International Transport Policy Committee.

In addition, the branch also maintained a subsidiary data base containing up-to-date computerized data on approximately 2,881 Canadian registered ships of 100 Gross Registered Tons and over and about 916 shipowners/operators

and linking them to their areas of service. These data are up-dated weekly and used extensively by the Water Transport Committee, the Research Branch and other federal government departments. The branch also compiled and issued the Committee's Canadian Merchant Fleet Lists, an annual publication on Canadian registered ships.

In both data banks, the information dealt with commercial activities in the Mackenzie River area, the Great Lakes and St. Lawrence River areas, and transborder, coasting and international trades.

J.A.D. Magee, Chairman

R.A. Azzie

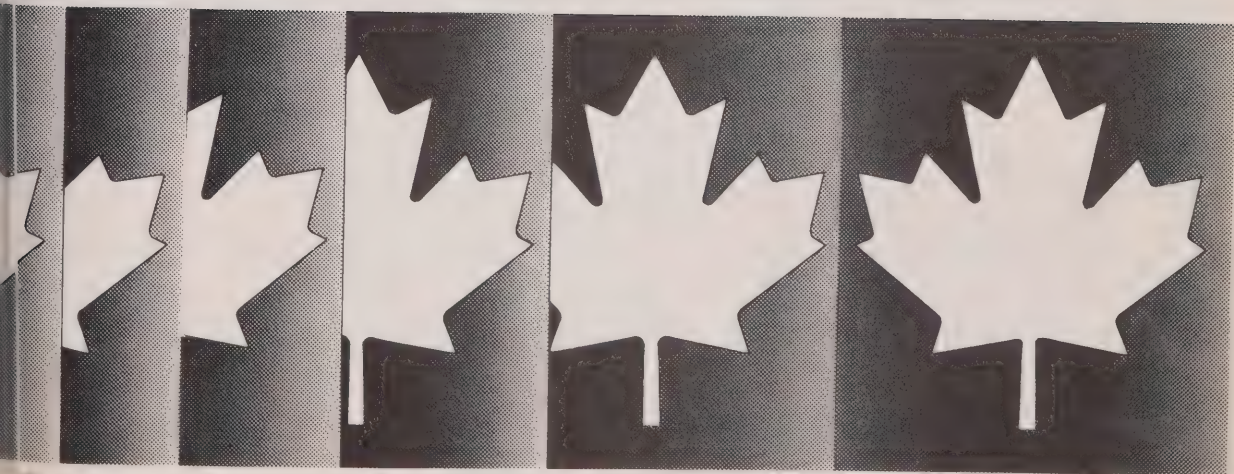
D.H. Jones

R.M. March

J.M. McDonough

J.F. Walter

B.R. Wolfe



The committee is primarily engaged in processing and ruling on applications from motor vehicle carriers for the transport of goods on Sundays as authorized by the Lord's Day Act. It also administers Section 27 of the *National Transportation Act* as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the *National Transportation Act* establishes direct federal regulation of extra-provincial commercial motor transport. This Act was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order-in-Council, came under the jurisdiction of the Motor Vehicle Transport Committee in August 1976.

In addition, the Traffic and Tariffs Branch of the Commission administers the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA) on behalf of the committee. Under this Act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic Provinces region. Common carrier trucks are included in this designation.

Lord's Day Act

The Commission is empowered under Section 11(x) of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods on Sunday. In reaching a decision, the Commission is required to have regard for the object of the Act, that Sunday be a day of rest whenever possible, and also for the prevention of undue delay in the delivery of goods.

In 1981, the committee granted 29 permanent authorities and 257 temporary authorities on Lord's Day applications by for-hire and private truckers.

Acquisitions

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest. In 1981, the committee received 37 applications for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 32 of those cases because no objections were received. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition." The other five applications were being processed at year's end.

In December 1980, the Commission received notice from Transport Husband (Quebec) Inc., a wholly-owned subsidiary of Canadian National Railways, that it proposed to acquire an interest in the business of Les Entreprises Bussières Lt e, of Ancienne Lorette, Que., which controlled a number of

trucking companies based in Quebec and the Atlantic Provinces.

Following an objection to the proposed acquisition filed by local 14 of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers of Halifax, N.S., the Motor Vehicle Transport Committee held a hearing in Halifax on April 8, 9 and 10, 1981.

In a bench decision, the committee concluded that the objector had not established that the proposed acquisition would unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest. The transaction was therefore not disallowed, thus closing the file in this matter.

Hearings

The Motor Vehicle Transport Committee held 38 public hearings during the year. Thirty-six dealt with applications for transportation on Sunday, one concerned an acquisition under Section 27 of the *National Transportation Act* and one concerned a matter regarding the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA).

Roadcruiser

The Motor Vehicle Transport Committee was to hold a hearing early in the new year in the matter of the filing of a local passenger tariff by Canadian National Terra-Transport concerning its Roadcruiser bus service in Newfoundland. The new tariff, filed on Aug. 25, 1981, raises the bus company's

passenger fares by approximately eight per cent and was to come into effect on Oct. 1, 1981.

On Sept. 14, 1981, the Government of Newfoundland and the Newfoundland and Labrador Federation of Municipalities requested a public hearing in the matter and sought a suspension of the effective tariff date until Dec. 1, 1981.

After TerraTransport objected to the requested suspension, the committee ordered the applicant to

provide further financial data in support of its proposed new tariff and deferred the effective date of the rate increase until Oct. 30, 1981.

In October, the intervenors again requested a public hearing and a postponement of the effective date of the tariff until the completion of the Commission's inquiry. The committee decided to hold a public hearing in Newfoundland early in the new year, but denied the request for postponement of the effective date of the tariff on the grounds that the intervenors had failed to show that it was necessary or justified. The tariff took effect Oct. 31, 1981 and will remain in effect unless it is later disallowed by the committee.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces region. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), which provides payment on railway freight shipments in the same area.

Payments certified for truckers under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* during 1981 amounted to \$42.1 million as compared to \$39.1 million in 1980. (See Appendix FF)

J.M. McDonough, Chairman

Guy Roberge

Yves Dubé

M.D. Armstrong

J.T. Gray

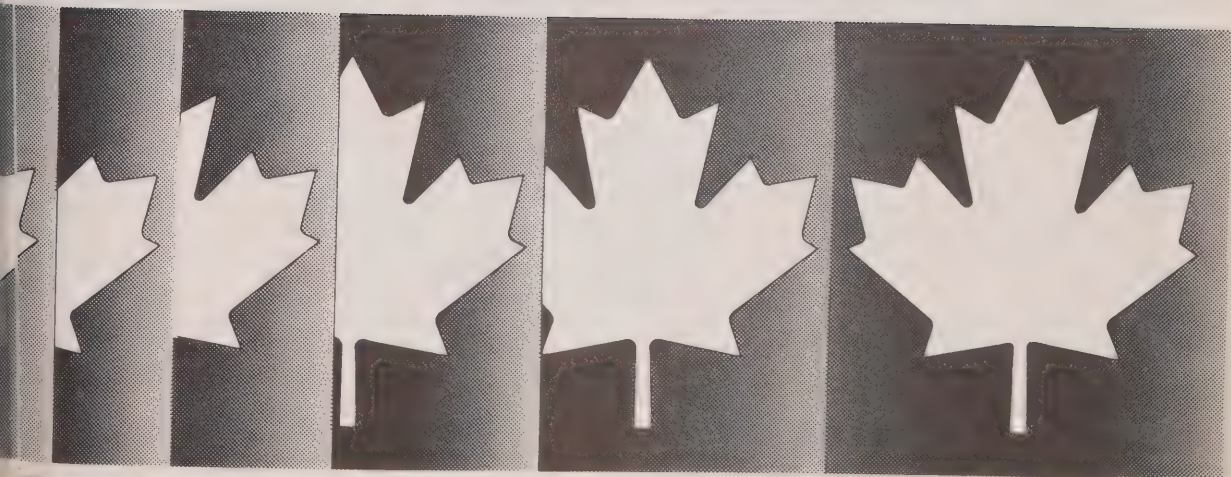
D.H. Jones

J.A.D. Magee

Alternates: R. A. Azzie

J. A. L. G. Drainville

R. M. March



Although it has no direct regulatory function, the International Transport Policy Committee (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries.

International Transport

It is concerned, in particular, with the economic and legal aspects of international transport issues and with the reconciliation of Canadian interests in the domestic and international fields.

The committee represents the Commission at international and intergovernmental organizations and conferences concerned with transport matters affecting regulatory action and contributes to the interdepartmental formulation of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on their probable economic and legal effects, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In so doing, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has three branches, one attached to the Air Transport Committee and two to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

The responsibilities of this branch are to ensure that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to maximize the economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

International Maritime Transport Branch

The branch provides a continuous analysis of the major factors at the international level affecting maritime economic policy and their impact upon shipping, mostly foreign flag, serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the committee on economic regulatory policy are presented by the branch during formulation of Canadian governmental positions and international multilateral negotiations. Reports on the economic benefits to Canada of international maritime agreements are made to the committee and others as required.

Multimodal and Maritime Economics Branch

On Jan. 1, 1981, the International Multimodal and Facilitation Branch was amalgamated with the Economics Branch of the Water Transport Committee and renamed the Multimodal and Maritime Economics Branch. It now directly serves both the International Transport Policy Committee and the Water Transport Committee.

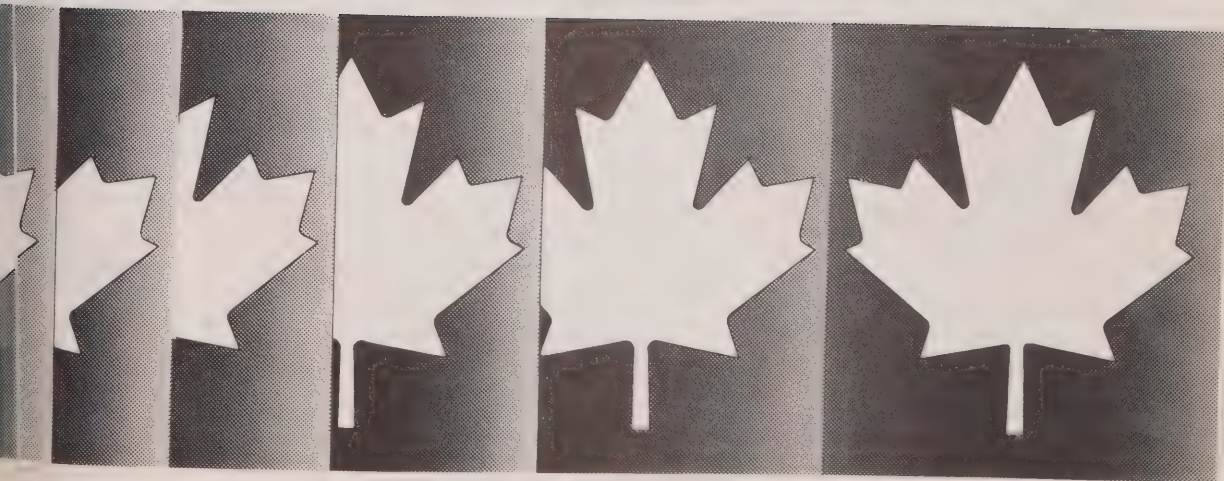
The branch carries out analyses and assessment of economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means within, into and out of Canada. It participates as the Commission representative in the on-going interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers and facilitation of transport documentation. The branch also participates as the Commission representative in the formulation of Canadian positions and negotiations at international meetings on matters having economic or regulatory impact on multimodal transport and containerization.

D.H. Jones (Acting Chairman)

J.A.D. Magee

J.M. McDonough

B.R. Wolfe



The Commodity Pipeline Transport Committee (CPTC) draws its authority from Part II of the *National Transportation Act* (NTA) which was proclaimed Feb. 1, 1972 by the Governor in Council. Since its formation, CPTC has operated with these powers and under the provisions of Section 24(1) of the NTA.

Jurisdiction

CPTC jurisdiction applies to pipeline systems which transport one or more liquids or gases, or one or more mixtures of solids and liquids or gases* across provincial, international or territorial borders. These types of transportation systems are called "commodity pipelines." If, however, a commodity pipeline is designed to transport either oil or natural gas, in combination with either solid, liquid or gaseous commodity, the jurisdiction over the "combined pipeline" may be shared with the National Energy Board.

The judicial duties of the committee mainly encompass: the conduct of public hearings on applications for certificate of public convenience and necessity to construct and operate a commodity pipeline; appeals, disallowance, substitution or prescription of pipeline tariffs; and the resolution of disputes and public interest matters related thereto.

*Other than oil and gas.

Commodity pipelines employ well known technological principles. Nevertheless, the theoretically large number of solids, liquid and gaseous commodity types and mixtures that can be transported, and the characteristics of the associated preparation and reconstitution plants, usually renders design, operational and environmental considerations much more complex than with conventional oil or natural gas systems. As well, for a commodity pipeline to be economical, large long-term and secure traffic volumes to be transported over long distances are essential, unless special circumstances prevail. Compared to conventional pipelines, the limited flexibility to accommodate incremental traffic (above optimum design capacity) and the need to commit huge capital investments in a commodity pipeline plant, lead to risks that are relatively higher. These characteristics, and the potential competition, posed by commodity pipelines for capturing traditional and developing bulk railway freight traffic, present a difficult and unique regulatory regime of wide scope.

Slurry Pipelines**

Slurry pipelines are the most commonly referred to commodity pipeline. Since the early 1900's, many short-distance slurry pipelines have operated in association with the local transfer of minerals and waste products at mining sites. The technological feasibility of commercial application of the concept over long distances (e.g. over 50 miles) has been given serious consideration by industry and governments since the 1950's.

** Transport mixtures of granular solids such as coal in carrier fluids such as water.

Emphasis, in the 1960's and early 1970's, centered on the technical and economic feasibility of pipeline-transporting coal, iron ore, sulphur, potash, metallic concentrates, wood chips and other resource materials in water-based slurries. During the mid-to-late 1970's, greater concern was given to the possibility of employing non-aqueous carrier fluids, such as crude oil and including methanol and liquid carbon dioxide for obvious economic reasons. As yet, however, there are no long-distance slurry pipelines in Canada.

Experience has shown that, for a specific slurry pipeline to be feasible as a mode of transport, the solid commodity throughput volume must be in the order of five to 10 million tons or greater, brought "on-stream" quickly, and secured by long-term contracts. Experience also has shown that the carrier liquid (whether water or other fluid) must be available in sufficient and compatible supply for the life of the pipeline. For these and other more specific reasons, a very stringent set of special circumstances must be present to permit large scale commercial application.

The correct combination of these circumstances have been found at a variety of locations around the world — mainly in association with the production and marketing of coal and iron ore concentrates. Through the construction and successful operation of long-distance slurry pipelines in these circumstances, the technology has

been proven and the long-term economic advantages of pipelining commodities has been demonstrated. Most of the existing slurry pipelines have been constructed between points where there were no other existing transportation facilities. In recent years, however, the economic attractiveness of new long-distance slurry pipelines, compared to existing railway operations, has improved. Indeed, such systems potentially pose a competitive alternative to traditional methods of bulk resource transportation and, from a national transportation policy point of view, that competition would be healthy.

Although there are no long-distance slurry systems in Canada, many potential projects have been studied by industry and government. In the past, serious efforts have been made on pipeline projects to move: thermal coal from Alberta and British Columbia to Thunder Bay for trans-shipment to other Ontario points, and metallurgical coal to Vancouver for the Japanese markets; sulphur from Alberta to Pacific Coast ports for export; potash from Saskatchewan to the United States; iron ore from the Labrador Trough area to St. Lawrence ports; and numerous other resources in a variety of locations from coast to coast. More recently, effort has turned to evaluating the potential of slurry pipelines to move newly forecasted tonnages of thermal coals from Alberta and

B.C. to Pacific Coast ports for overseas markets and methanol, as well as water, has been considered for the carrier liquid in these projects. These latter types of slurry pipelines currently present the greatest promise of materializing in the near future in Canada.

Other Commodity Pipelines

Commodity pipelines that could fall under CPTC jurisdiction are not just restricted to the slurry or solid-liquid mixture variety. Pipelines to transport any liquid that is neither oil nor gas can also be regulated by the Commission. An example is the past proposed Alberta Ammonia Ltd. pipeline to transport anhydrous ammonia from Alberta to the United States which involved the formulation of CPTC Order 1974-P-1 (information required of an applicant for a certificate of public convenience and necessity). Although these types of "single phase" commodity pipelines have not been considered in the past to be the most prominent systems under CPTC jurisdiction, recent developments in the petrochemical industry indicate that such systems may be numerous in the future.

CPTC Past Involvement

The Commission initiated and funded part of a national research and development effort on the technological aspects of commodity pipelines. CTC staff have also studied the economics of a large number of potential commodity pipelines over the years and has monitored developments in Canada and abroad. In particular, CPTC has attempted to maintain itself in a state of readiness to deal quickly with certificate applications by being aware of technological and

economic implications, and by holding discussions with numerous Canadian and U.S. commodity pipeline proponents on all aspects of the development. Preliminary information schedules have been prepared to assist applicants for a certificate. In this regard, CTC and CPTC have restricted their effort to subject matter and at a level of detail commensurate with priorities based on the potential for particular systems to be constructed.

As previously mentioned, a number of systems have been seriously evaluated. Their potential has varied over time as has CPTC activity, but the priorities have not yet been sufficient to warrant the establishment of permanent CPTC staff. The events of 1981 have, however, caused CPTC to re-evaluate its past ad hoc approach to its duties.

CPTC Current Activities

The interest and activity in Canadian commodity pipelines of all types this year has been greater than any previous year. The CPTC has been made aware of a number of major projects, all in western Canada, which have involved the expenditure of sizeable sums of money and/or commitments by major industrial partners and provincial governments. The principals of two large coal slurry pipeline system proposals have contacted CPTC with a view to facilitating applications for a certificate of public convenience and necessity. A relatively large number of requests have also been

ceived from a variety of industrial and legal interests which have dealt with matters of jurisdiction, applicable rules, procedures, regulations and construction codes, as

well as approaches to rate regulation. For these reasons, the CPTC has decided to intensify its efforts and to seek Treasury Board approval to establish and develop a permanent committee staff. Thereby, the CPTC will improve its ability to handle increasing demands and process expeditiously

the first formal application for certificate — an event which is forecasted to occur in 1982.

Guy Roberge, Chairman

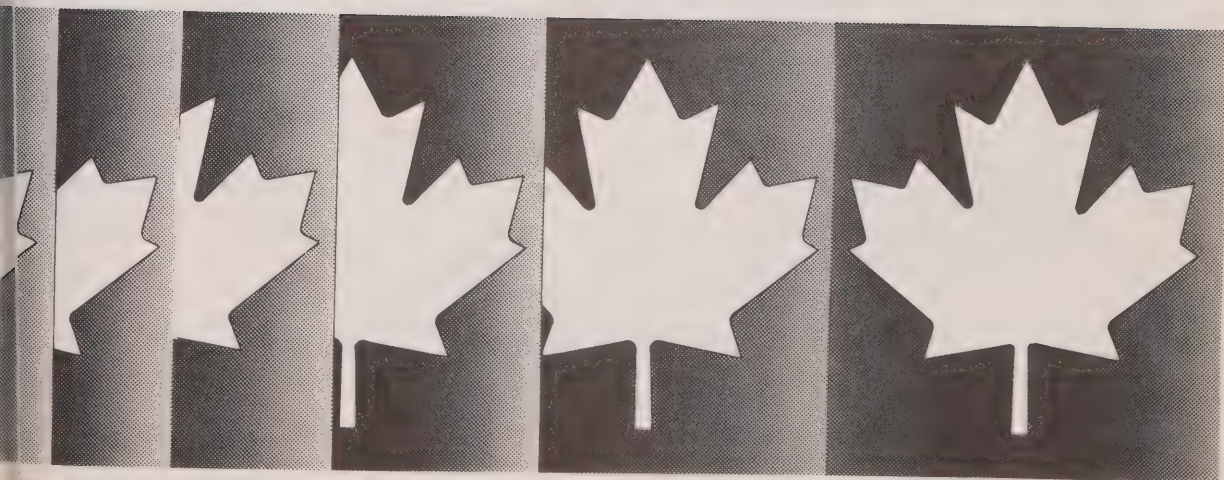
M.D. Armstrong

J.T. Gray

D.H. Jones

J.A.D. Magee

Yves Dubé (ad hoc)



Under Section 63 of the *National Transportation Act* the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, and may rehear any application before deciding it."

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions; but when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport on appeal from a decision or order directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The committee is usually comprised of the other committee chairmen with the Commission Vice-President as Chairman. However, a committee member will refrain from sitting in review of a decision in order in which he/she had earlier participated.

Review Process

Unless a public hearing has been held necessary, the committee considers only written pleadings in respect of applications for review. Submission of an application to the committee must be made within 30 days of receipt of the order or decision on which a review is sought. Copies must be served on all parties to the original application and interventions in favour of

or against the application must be made within 30 days of receipt. Upon receipt of an intervention, the applicant has 10 days in which to reply. These periods of time may be varied if circumstances warrant it. Only when all pleadings have been completed, will the committee consider the matter.

In the course of its consideration of an application, the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake.

Once a *prima facie* case for review has been acknowledged, the committee may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee. In general, the Review Committee will refer a matter back to a modal committee only when new and relevant evidence has been produced.

Applications

During 1981, 99 applications for review were filed with the committee; in addition 13 applications were carried over from the previous year for a total of 112 applications. Of these, 65 were denied, there being no grounds justifying a review; 22 resulted in the matter being declared reviewable; two

applicants withdrew their application; one was stayed pending further action on the part of the modal committee; 22 applications had not been considered by year-end, the pleadings not being complete. (See Appendix GG)

Of the 22 cases in which a review took place, 17 resulted in a modification or rescission of the original order or decision and one resulted in a re-affirmation of the original decision. At year-end, four applications referred to the modal committees to conduct the review had not yet been decided.

Out of the 16 applications for review still under consideration before the appropriate modal committee at the end of 1980, four resulted in the re-affirmation of the original decision, 11 modified the original decision and one case had not yet been decided. The three applications that were still before the Review Committee in 1980 resulted in a modification of the original decision. (See Appendix HH)

The committee held two public hearings in 1981. (See Appendix II)

A party who is dissatisfied with a Commission order or decision may decide to use other avenues of appeal. He may appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council, and in some instances to the Minister of Transport.

Appeal to the Minister

The Minister of Transport delivered nine judgements during 1981 on appeal from a decision or order of the Commission. Of the nine

appeals, six were dismissed, one resulted in a modification in part of the original decision, the remaining part of the appeal was referred back to the Commission for review as well as the two other cases. In one case the review resulted in a confirmation of the original decision. By year-end the Commission had not yet disposed of two cases referred to it by the Minister. (See Appendix JJ)

Of the two cases referred back to the Commission by the Minister in 1980, and still pending at the end of that year, one respecting an appeal by Airgava Ltd. resulted in a modification of the original decision. In the other case, the appellant, Worldways Airlines Ltd., decided not to pursue the appeal.

CTC Cases Decided by the Federal Court of Appeal in 1981

Austin Airways Limited, applicant, and CTC, respondent, Fed. Ct. File 80-7-344

This was an Application for **Leave to Appeal**, which was reported in the 1980 Annual Report of the Canadian Transport Commission as pending at the end of December 1980, was **dismissed** by the Court on Jan. 12, 1981. **No reasons** given.

Montgomery Ratepayers and Residents Association, applicant, and CTC, respondent, Fed. Ct. File 80-A349

This was an Application for **Leave to Appeal** from a Railway Transport Committee decision, Sept. 2, 1980, which granted approval to construct an additional track at grade across Montgomery Road in the Borough of Etobicoke, Ont. This case was reported in the 1980 Annual Report of the Canadian Transport Commission as pending at the end of December 1980. On Feb. 4, 1981, the Court **dismissed** the said Application for Leave. **No reasons** given.

Québec Aviation Ltée, appellant, and Austin Airways Ltd., the Cree Regional Authority, The Grand Council of the Crees (of Quebec), the Cree Bands of Quebec, and the Hon. Minister of Transport of Canada, respondents, and the Hon. Minister of Transport of Quebec, the Att. Gen. of Quebec and CTC, mis-en-cause, Court record A-307-80

The **Appeal**, which was reported in the 1980 Annual Report of the Canadian Transport Commission as pending at the end of December 1980, was **dismissed** by the Court on Feb. 9, 1981. **No reasons** given.

Alberta Wheat Pool et al, applicants, and CTC, CNR, CP Limited, et al, respondents, Fed. Ct. File 80-A-363

This was an Application for **Leave to Appeal** from a Railway Transport Committee decision, Oct. 23, 1980, in which the committee determined that, except in limited circumstances, it has no jurisdiction to intervene in the matter of private siding rentals charged by the railways to various industries for the use of railway materials in such sidings. This case was reported in the 1980 Annual Report of the Canadian Transport Commission as pending at the end of December 1980. On Feb. 26, 1981, the Court **dismissed** the said Application for Leave. **No reasons** given.

CNR, appellant, and CTC and British Columbia Forest Products Ltd., respondents, Fed. Ct. File A-553-80

This **Appeal** involved a ruling of the Railway Transport Committee, confirmed by the Review Committee, which found that the actual loss determination made by the Commission pursuant to section 253(4) of the *Railway Act* relative to an application by a railway to abandon a branch line is not "final and binding" within the meaning of section 329(3) of the Act, and that interested parties could challenge same at the public hearing convened pursuant to section 254(1) of the Act. This case was reported in the 1980 Annual Report of the Commission as pending at the end of December 1980. On March 24, 1981, the Court **dismissed** the **Appeal**.

Held:

The Railway Transport Committee did not err. Reasons for judgement:

a) The application (regarding abandonment of a railway line) has to be made pursuant to the provisions of the *Railway Act*, sections 253 to 258. Concurrently with the filing of this application, the railway company must submit a statement of the costs and revenues of the pertinent portion of its line for the previous accounting years; the Commission did not err in holding that the matter of such costs and revenues should be gone into at the public

hearing which it ordered to be held pursuant to its statutory powers.

b) The decision made herein is one made within the jurisdiction of the Commission as provided by section 331 of the *Railway Act*.

Province of Nova Scotia, appellant, and CP Limited et al and CTC, respondents. Appeal No. A-470-81

Appeal pursuant to Leave granted on Aug. 13, 1981, from a decision of the Water Transport Committee which had ruled that, in the circumstances of the case as submitted, it did not have jurisdiction to issue the interim ex parte Order applied for, pursuant to section 59 of the *National Transportation Act*, for the purposes referred to by the Province in its application to the committee, namely forbidding anything to be done by Dart Containerline (Canada) Ltd., CP Steamships Ltd. and Manchester Liners Ltd. to further the St. Lawrence River Freight Co-ordination Service until there has been compliance by CP Ltd. with section 27 of the *National Transportation Act*. In support of its Application for Leave, the Province had submitted that upon its reading of sections 59 and 23 of the said Act, the committee had made an error in law or jurisdiction in deciding as it did in this case.

On Sept. 15, 1981, the Court **dismissed** the Appeal for the following reasons:

Held:

1. The power to grant an injunction with respect to a proposed acquisition under section 27 of the *National Transportation Act* is not included therein. If such a power is not included in the power that may be exercised after an investigation under that section of the Act, it is not exercisable on an interim basis under section 59.

2. In order to exercise, on an interim basis under section 59, powers conferred by section 23, there must be an application invoking section 23 (which was not done in this case) and establishing, at least **prima facie**, a situation to which section 23 might apply.

CP Limited and CNR, applicants, and British Columbia Forest Products Ltd. et al, the CTC and the Eastern Railways, respondents. Fed. Ct. File 81-A-325

Application for **Leave to Appeal** from Decision No. R-32165 of the Railway Transport Committee dated May 5, 1981, requiring discounts to be absorbed by the said railways to restore a long-standing freight rate parity between Western Canada and Western United States on shipments of woodpulp to Eastern United States destinations. By judgement dated Oct. 21, 1981, the Court **dismissed** the said Application for Leave. **No reasons** given.

Air Atonabee Ltd., applicant and Canavia Transit Inc., Bradley Air Services Ltd., City Center Airways Ltd., and CTC, respondents. Fed. Ct. File 81-A-343

Application for **Leave to Appeal** from a decision of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission which denied Air Atonabee Ltd.'s application for authority to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service using fixed wing aircraft in Group C serving the points Toronto Island and Ottawa, Ont. and granted City Center Airways Limited's application to operate a Class 1 Scheduled commercial air service using fixed wing aircraft in Group E serving the points Toronto Island Airport and Ottawa International Airport, Ont. and Montreal, Victoria STOLport, Quebec.

Grounds for Appeal:

1. ATC erred in law in its interpretation of the words "public convenience and necessity" by, in effect, changing the criterion to "public convenience or necessity";

2. ATC erred in law in respect of its interpretation of section 16(1) of the *Aeronautics Act* to the effect that the ATC retains a residuary discretion beyond its finding of public convenience and necessity.

The Application for Leave to Appeal was **dismissed** by the Court on Oct. 30, 1981. **No reasons** given.

Bradley Air Services Limited, applicant, and Nanavia Transit Inc., Air Monabee Limited, Dash Air et al., and City Center Airways Limited, respondents. Fed. Ct. File 81-1339

This was an Application for **Leave to Appeal** from a decision of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission, dated Aug. 28, 1981, which denied application by Bradley Air Services Limited to amend Licence Number A.T.C. 2624/76(NS) by extending the point Toronto Island Airport and the authority to use propeller Dash-7 aircraft.

Grounds for Appeal:

That the CTC erred in law, and exceeded its jurisdiction in rendering its decision, (by interpreting the words "public convenience and necessity" in such a way as to render meaningless the word "necessity");

That the CTC acted beyond its jurisdiction and failed to observe the principles of natural justice in its hearing resulting in its decision.

Held:

The Application for Leave to Appeal was **dismissed** by the Court on Oct. 0, 1981. **No reasons** given.

CNR, applicant, and CTC et al, defendants. Court Record A-766-80

This **Appeal**, which was reported in the 1980 Annual Report as pending in December 1980, was decided on Dec. 16, 1981.

Held:

The Appeal is **granted**. Order No. R-30741 of the Railway Transport Committee, dated April 18, 1980 (rejecting the application of CNR for the abandonment of the railway's branch line between Rivière-du-Loup and Edmundston, and ordering the company to proceed with repairing the track between these two points), is found illegal for the following reasons:

a) The Commission cannot decide on a request for abandonment of a branch line, presented pursuant to section 253 of the *Railway Act*, if it has not made a previous decision on the economic or uneconomic character of the branch line.

b) The Commission could not make an order against the appellant by virtue of section 262 of the *Railway Act* without giving notice to the appellant railway that it intended to make such an order and giving it a chance to be heard on this point.

Province of British Columbia, appellant, and CP Limited and Esquimalt and Nanaimo Railway et al, respondents. Appeal A-687-78

This **Appeal**, which was reported in the 1979 and 1980 Annual Reports of the Canadian Transport

Commission as pending at the end of 1979 and 1980, was heard and decided by the Court in December 1981.

Held:

The Appeal was **dismissed** by the Court who, by unanimous judgment, found that it was not necessary to determine whether the Appellant's interpretation of certain Special Acts (and in particular an enabling Federal Statute of 1884 to which was annexed a construction agreement enumerating various things which the Federal Government and the Contractor agreed upon in relation to the construction of the Esquimalt and Nanaimo Railway, including one "to maintain and work continuously" the railway line between Esquimalt and Nanaimo on Vancouver Island) was the correct one because the Commission's decision respecting both the economics and the continuance of the passenger-train service on that line, pursuant to sections 260 and 261 of the *Railway Act*, was a decision which the Commission had the power to render regardless, since the existence of that power in no way conflicts with the obligation of the railway (now CP Limited) to continue the operation of the said passenger-train service, by virtue of the provisions of section 3(1)(b) of the *Railway Act*.

The City of Winnipeg, applicant, and CTC, respondent. Fed. Ct. File 81-A-357

This was an **Application for Review** pursuant to section 28 of the *Federal Court Act* from a decision of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission denying the Applicant's request for an indefinite extension of time to show cause why Committee Order No. WDR-00049, dated Nov. 5, 1980, which granted authority to construct an overhead bridge to carry Sherbrook-McGregor Streets across and over the right of way and tracks of CP in Winnipeg, should not be rescinded.

By Court Order dated Jan. 5, 1982, the Court **dismissed** the application. **No reasons** given.

CTC Cases Pending Before the Federal Court of Appeal at the End of 1981

Wardair, applicant, and CTC et al, respondents. Fed. Ct. File 81-A-341

This is an **Appeal**, pursuant to Leave granted, from a decision of the Review Committee of the Canadian Transport Commission, dated Aug. 20, 1981, whereby the Review Committee upheld the Air Transport Committee's Order No. 1981-A-372 which ordered Wardair to cease and desist its "fly now pay later" program, on the grounds that it was contrary to section 64(4)(a)(ii) of the Air Carrier Regulations. In support of its Application for Leave, the Applicant had argued the following questions of law:

1. Did the Review Committee of the Canadian Transport Commission err in law in not holding that section 64(4)(a)(ii) of the Air Carrier Regulations is ultra vires the Parliament of Canada and that Order No. 1981-A-372 was outside the jurisdiction of the CTC?
2. If not, did the Review Committee of the Canadian Transport Commission err in law in its interpretation and application of section 64(4)(a)(ii) of the Air Carrier Regulations?

On Oct. 28, 1981, the Court ordered as follows:

- 1) With respect to question (1), Wardair was allowed to rephrase the question as follows:

Did the Review Committee of the CTC err in law in not holding that

subparagraph 64(4)(a)(ii) of the Air Carrier Regulations is ultra vires being beyond the powers of the CTC to make regulations under subsection 14(1) of the *Aeronautics Act*?

and on that question, as rephrased, the Court **granted** Wardair Leave to Appeal. Notice of Appeal has been filed and the matter was **pending** at the end of December 1981.

- 2) With respect to question (2), Leave to Appeal was **dismissed**.

Aviation Portneuf Ltée, applicant; the CTC and L'Association des Propriétaires du Lac Sept-Îles Inc., respondents. Fed. Ct. File A-441-81

This is an **Application for Review** pursuant to section 28 of the *Federal Court Act*, of a decision of the Review Committee of the Canadian Transport Commission which denied an application for stay of execution of an Air Transport Committee decision by which the licence held by Aviation Portneuf Ltée was cancelled. The matter was **pending** at the end of 1981.

Grounds for Review:

Allegation that the said committee has exceeded or has refused to exercise its jurisdiction and has erred in law.

CNR, applicant, and CTC, respondent. Fed. Ct. File 81-A-349

This is an **Appeal**, pursuant to a decision granted on Dec. 11, 1981, from a decision of the Water Transport Committee directing the CNR to publish a Notice of proposed acquisition pursuant to section 27 of the *National Transportation Act* in respect of the CNR's latest investments in the Cast group of companies made in July and November 1980. In support of its application for Leave, the Applicant had alleged errors in law or jurisdiction in that the committee had concluded in part that:

... was not prepared to agree with the Applicant's restrictive interpretation of section 27 as one being restricted to an initial acquisition between relevant transportation undertakings;

... the acquisition of shares of any company, including non-voting preferred shares, constitutes an acquisition of an "interest in ... the undertaking ..." of a company within the meaning of section 27.

Upon Leave being granted, the CNR filed its Notice of Appeal; the matter was **pending** before the Court at the end of 1981.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd., applicants, and CNR and CP Ltd., respondents. Fed. Ct. File 81-A-350

Application for **Leave to Appeal** from a Decision and Order WDR-00534 of the Railway Transport Committee of the Commission, Oct. 3, 1981, granting the joint application of CNR and CP Rail to abandon the operation of jointly owned trackage between Rosedale and East Coulee, Alta. In support of its Application for Leave, the City represented that the committee lacks jurisdiction to grant the order in respect of the Rosedale-East Coulee trackage by reason of the fact that an agreement between the respondents to operate this line jointly and in perpetuity was embodied in a Statute of the Government of Canada and the said statute has never been repealed; the Parliament of Canada cannot delegate to the committee the power to repeal its statutes, nor is there a record of them doing so in any federal legislation.

The said Application for Leave was **pending** before the Court at the end of 1981.

Arcnav Marine Ltd., appellant, and CTC, respondent. Fed. Ct. File A-454-80

This **Appeal**, which was reported in the 1980 Annual Report of the Commission as pending at the end of December 1980, was still **pending** at the end of December 1981.

CP Limited, applicant, and CTC, respondent. Fed. Ct. File 81-A-345

Application for **Leave to Appeal** from Order No. R-32662 of the Railway Transport Committee of the Commission, dated Sept. 15, 1981, by which the committee, during the course of an inquiry pursuant to section 226 of the *Railway Act* into a train derailment which occurred on Dec. 3, 1980 on the Fording River Subdivision, ordered the applicant, Canadian Pacific Limited, to take certain measures and commence certain practices with respect to inspection, maintenance and supervision in the applicant's Locotrol unit train coal service. In support of its Application for Leave, which was pending at the end of 1981, the applicant railway represented that the committee had erred as a matter of law or jurisdiction in that:

1. The provisions of Order No. R-32662 are beyond the powers and jurisdiction of the Railway Transport Committee as defined in the *National Transportation Act* and the *Railway Act*.

2. By issuing Order No. R-32662, the committee acted before the receipt of a full report contrary to the provisions of section 226 of the *Railway Act*.

3. The committee failed to consider or hear evidence relating to the

effect and impact of the provisions of Order No. R-32662 upon the economics, efficiency and adequacy of the applicant's coal train service and it failed to consider the protection of the interests of the users of the applicant's coal train service contrary to the provisions of section 3 of the *National Transportation Act*.

4. The committee issued Order No. R-32662 as part of and in connection with the above-mentioned inquiry before the evidence at the inquiry was completed and based the order on information which was not disclosed to the applicant and was not placed in evidence before the inquiry.

5. The committee made a final order, No. R-32662, prior to the close of the hearing and inquiry, thereby failing to permit the applicant to meet, challenge or rebut all the evidence presented at the inquiry out of which the respondent's Order No. R-32662 arose.

CSP Foods Ltd. and Canbra Foods Ltd., applicants, CTC, CNR and CP Limited, respondents. Fed. Ct. File A-679-81

This is an **Appeal**, pursuant to Leave granted on Oct. 14, 1981, from Order No. R-32581 of the Railway Transport Committee of the Commission, dated Aug. 27, 1981, which prescribed new rates for domestic and export movements of rapeseed meal and oil. In support of their Application for Leave, the applicants represented that the committee had acted without jurisdiction in prescribing these new rates since the Order-in-Council (P.C. 1976-894 dated April 13, 1976) upon which this Order No. R-32581 is founded, directs that the said rates "be established annually at minimum compensatory levels". There was therefore, in the opinion of the applicants, no jurisdiction for the Commission to issue Order No. R-32581 in August when the previous committee order in connection with such rates had been issued in February of the said year.

Consequent upon Leave being granted, the applicants filed their Notice of Appeal; the matter was **pending** at the end of 1981.

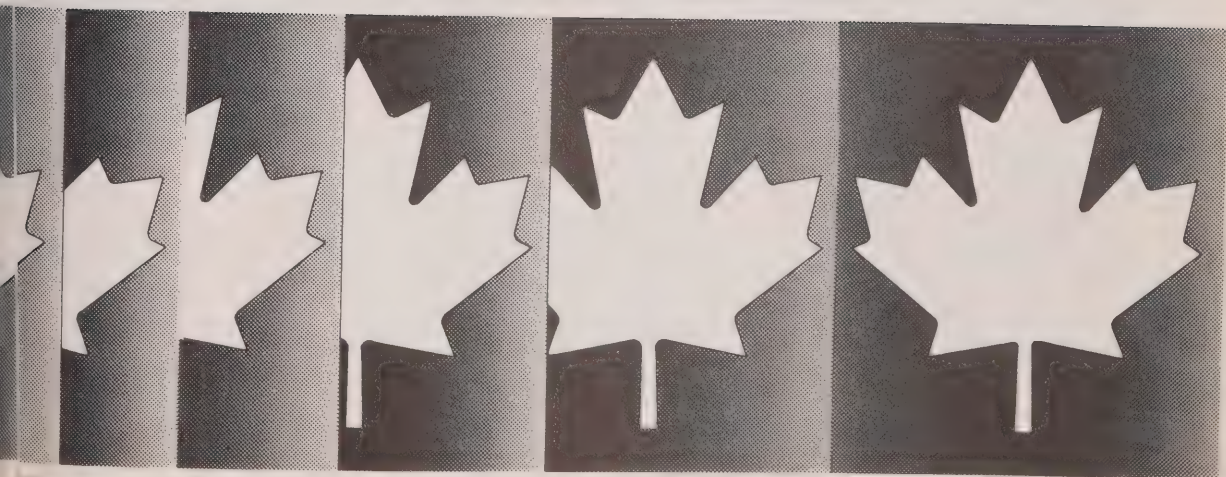
Ontario Central Airlines Limited, and Calm Air International Ltd., applicants; Ellair Ltd. and the CTC, respondents. Fed. Ct. File 81-A-358

This is an Application for **Leave to Appeal** from an order of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission made Nov. 12, 1981, granting to Ellair Ltd. temporary authority to operate Group D fixed wing aircraft under Licence No. A.T.C. 1671/66(C). The matter was **pending** at the end of 1981.

Grounds for Appeal:

The order was without notice to the applicants (Ontario Central Airlines Limited and Calm Air International Ltd.) and denied the applicants the right to be heard; the Air Transport Committee thereby erred in law and acted without jurisdiction.

Yves Dubé, Vice-President (Research)



The Research Branch provides research support to the Commission and its committees, responds to requests from Transport Canada, and carries out relevant anticipatory studies, all as required under the various provisions of the *National Transportation Act*.

Focus in 1981

Over the past year, staff of the branch have been closely involved in the work of the Commission's Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped, established in 1980 under the chairmanship of the Vice-President (Research). This panel co-ordinated activities undertaken by the Commission in response to the recommendations in the Report of the Special Committee on the Disabled and the Handicapped, entitled "Obstacles." A major undertaking consisted of an inquiry, under the authority of the Motor Vehicle Transport Committee, respecting Intercity Bus Service for the Disabled in Newfoundland. This inquiry, including nine public meetings in major centres across Newfoundland, was completed in December 1981 and a report with recommendations was submitted to the Motor Vehicle Transport Committee. In December, the committee

issued its decision based on the inquiry report. Other matters requiring investigation by the special panel concerned the question of free air fares for the attendant of a passenger requiring such an attendant, and the availability of wheelchairs at airports. Staff of the branch also participated in interdepartmental meetings dealing with such matters as the development of a federal policy on transportation of disabled persons.

The branch has also undertaken a number of research projects into matters of broad concern to both the Commission and Transport Canada. Major research areas included a study of the relationship between airline pricing policy and financial performance, an ongoing program directed at developing an understanding of the economic and commercial factors involved in international shipping, a study of railway capacity and access to the Port of Vancouver, and studies of the relationship between transport and the agricultural sector of the economy.

Two research activities conducted in collaboration with other branches of government were concluded during the year. A study of railway costing methodologies required by a 1977 Order-in-Council, and studies in the area of competition and regulation in transport industries were carried out as part of the Commission's contribution to an interdepartmental steering committee chaired by Transport Canada. In both cases, final reports on work carried out by the branch are now in the public domain.

Other activities included work related to a proposed international convention on multimodal transport, a review of domestic low-priced air fares, a study on state-owned shipping lines, participation in a review of international aviation policy for an interdepartmental committee chaired by Transport Canada, participation in a number of committees dealing with transport statistics, and support of the Energy Supplies Allocation Board. In addition, the Research Branch provided expert in-house consultants at a number of hearings relating to such issues as rail safety and mainline capacity in Western Canada.

It has always been the Commission's policy to make as much of its research work as possible available to the general public. During 1981, the Research Branch made 10 publications widely available, including an informational brochure serving as a consumer guide to air travel. (See Appendix KK) A new issue of the *Transport Review* will be forthcoming early in 1982.

The branch, which is divided into four sections, is headed by an Executive Director who reports to the Vice-President (Research). Freight Studies Section deals with movements of bulk commodities and agricultural products, primarily by rail and commodity pipelines. Passenger and Aviation Economics Section specializes in airline research projects, international air transport, and passenger transport

by other modes. Transport Industries Analysis Section concentrates on marine economics, shipping issues, multimodal transport and trucking. Finally, Economic and Social Research Section undertakes projects requiring professional expertise in economics, statistics, and sociology, and acts as a support group in these areas.

In February 1981, the Commission approved the formation of a research co-ordination committee to act in a co-ordinating and advisory role on research carried out within the Commission. Chaired by the Vice-President (Research), the committee consists of the chairmen of the five modal committees. The first meeting was held in September 1981.

Air Transport

In 1981, the Research Branch, in co-operation with the Air Transport Committee, initiated a comprehensive study of pricing policy and its relationship to the financial performance of the major air carriers. This study was motivated by continuing increases in the costs of inputs used by the Canadian airline industry and consequent requests by airlines for revisions in their tariffs. The study has four components: (a) determination of the cost of capital; (b) the effects of inflation on carrier earnings and assets, and a consideration of current value

accounting; (c) the anticipated overall capacity requirements to meet the expected demand for services; and (d) the impact of the price elasticity of demand on proposed fare increases. Integration of these components will provide a framework which can be used to evaluate proposed increases in air carrier prices.

In addition, the branch pursued its earlier investigations with respect to possible cross-subsidy among different air fare types as well as among different route structures. A related project concerns continuing study of low-priced domestic air fares; as part of this project, the branch prepared for the Air Transport Committee a review of the experience of the past three years. The branch also provided assistance on revisions to the reporting requirements of Canadian air carriers, analysis in support of the ATC decision pertaining to STOL services in the Montreal-Ottawa-Toronto area, and certain investigations concerning local air services. Related to these latter studies was an overall review of local service air carrier activity in the Yukon, the Northwest Territories, and northern Quebec and Labrador.

The branch was also a participant in the interdepartmental study examining competition in the international airline industry and has, as a member of the interdepartmental group reviewing international air policy, submitted a report which examines future economic prospects for Canada's international air services. Within this same general area, extensive studies were undertaken into bilateral air negotiations between Canada and the United States, and

the Federal Republic of Germany, including a number of other countries.

Rail Transport

During the past year, the branch's examination of rail costing methodologies, as required by an Order-in-Council, was brought formally to a close. The findings of the Phase I reports were reviewed by interested parties, the conclusions summarized and outstanding issues clarified. The problem of the appropriate cost of capital is being further considered by a technical committee constituted by the Railway Transport Committee (RTC); staff of the Research Branch are participating in an advisory capacity. A number of other studies by the branch for the RTC related to rail costing, included sampling of branch line subsidy claims, determination of variability of railway general administration and overhead costs, development of a sampling approach to the verification of unit costs, an investigation of possible definitions of geographic cost centres, and a study of switching costs.

At the request of the Commission Vice-President, the Research Branch carried out an in-depth analysis of decisions issued by the RTC over the period 1967-80, similar to the analysis of Air Transport Committee decisions published in 1979. The two major socio-economic regulatory activities of the RTC, namely the rationalization of railway services and residual rate control, were examined. A

public report is to be released early 1982.

An important new area of research concerned the capacity of the railway system in Western Canada. In co-operation with Transport Canada, the western provinces and the Western Division of the Commission, the branch initiated an examination of the railway network capacity in the lower mainland area of British Columbia. A related study has been completed dealing with the marketing and transportation of metallurgical and thermal coals of Western Canada.

The branch devoted significant resources to assist the RTC and the Western Division of the Commission in matters concerning railway safety. These included provision of advice and assistance in connection with the Mississauga show cause hearing, the MacGregor derailment inquiry, and the CP Rail Fording derailment hearing. The branch also undertook an examination of the data base regarding rail car safety statistics, and of ways to improve data gathering and utilization to determine aggregate rail car safety in Canada.

Other direct support of RTC activities included assistance in the disposal of an application by CP Rail to construct a \$500 million rail line revision and double-tracking project in the Rogers Pass, a proposed Conrail acquisition of certain

Canadian railway properties and experimental passenger train services between Halifax and Yarmouth, and Regina and Prince Albert. Assistance was also given to Transport Canada on financial aid to the Whitepass and Yukon Railway.

A number of studies concerning the transportation of grain and the impact of transportation on the agricultural sector of the economy were completed during the year. These included a report on the relationships between the cost of transportation of foodstuffs and the consumer price index; a review of grain shipment from points in the Prairies on CP Rail lines to the Port of Churchill via CN lines; an analysis of the economic feasibility of establishing an off-track elevator in the Valleyview area of the Peace River district of Alberta; and a major study of the impact of potential rail rationalization measures on farm income in Saskatchewan.

Water and Multimodal Transport

In the area of domestic water transport, the branch examined the impact of water transport charges on Mackenzie River communities and in the Western Arctic. Other studies included the market potential for Canadian-registered vessels capable of carrying both Great Lakes and ocean cargoes, and on the demand for and supply of vessels by trade on the Great Lakes to 1990 (jointly with Transport Canada and the Dominion Marine Association).

In the international field, the branch prepared, at the request of the Water Transport Committee, a study on state-owned shipping lines operated by developing nations. This included an examination of the protective legislation being implemented to foster the growth of these lines. Given the forthcoming review of the *Shipping Conferences Exemption Act*, the branch initiated an examination of conferences active in Canadian liner trades. Bulk commodities studies were undertaken on shipping arrangements affecting major commodities, including potash, raw sugar, alumina and bauxite, coal, iron ore and sulphur. In addition, the Research Branch continued to participate in interdepartmental discussions regarding various international agreements with liability and insurance. In support of those discussions, the branch undertook a series of studies to assess the implications for Canada of the United Nations convention on international multimodal transport of goods.

A freight-rate index for the liner trades, using a revised methodology, has been prepared. A new series of quarterly indices for liner conferences serving Canadian export trades, covering the period June 1978 to June 1980, will be available shortly. It is planned to provide these freight-rate indices on a continuing basis, taking into account the various freight cost components.

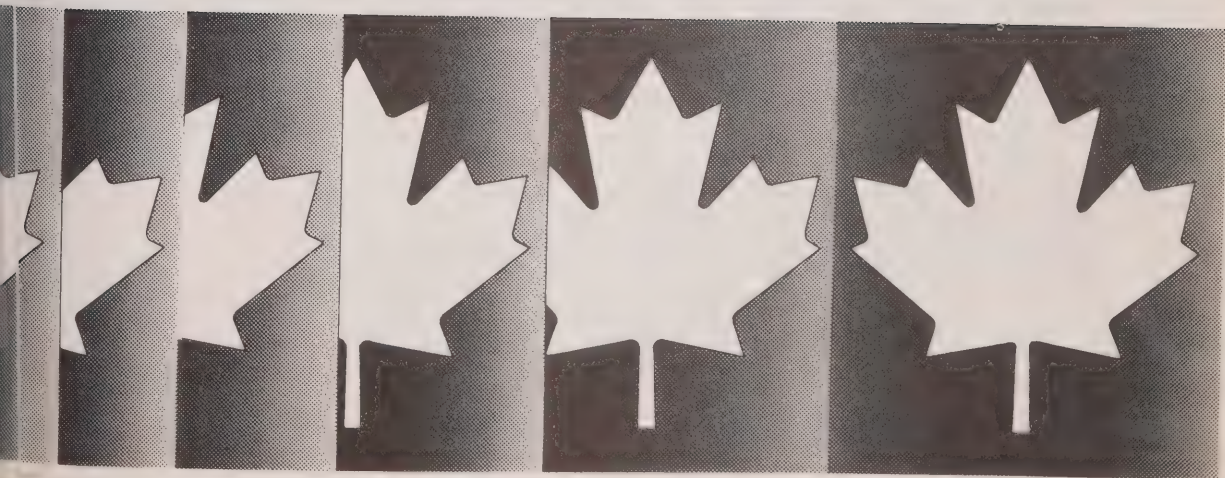
Highway Transport

Studies of the trucking industry in the Atlantic provinces were completed during the year and will be published in 1982. Two other studies will be published shortly: one

concerning the extent of dominance of the Canadian trucking industry by large carriers; and the second analyzing for-hire trucking rates in Alberta, Ontario and Quebec.

The branch also provided assistance to the Motor Vehicle Transport Committee in the matter of a proposed acquisition of Les Entreprises Bussières Lt e. by Husband Transport (Quebec), a subsidiary of Canadian National. In addition, the branch was an active member of

various other interdepartmental committees concerned with highway transport.



The branch reporting to the Vice-President, Research, has two divisions: Tariffs and Subsidies Control, and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to various committees on traffic, tolls, tariffs of railways, motor carriers, water carriers and international bridge and tunnel companies subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

During the year, discussions were held with "Costpro" concerning the development of a standard trucking Bill." A preliminary feasibility review of the practicality of computerization of the Subsidies Control Accounting system was undertaken. Information gathering and dissemination relative to United States deregulation continued throughout the year. Discussion continued with Transport Canada on transportation policy.

The branch provided analysis and investigative support to the Railway Transport Committee (RTC) for the implementation of the Mr. Justice G.M. Grange's report and recommendations on the movement of dangerous goods by rail.

A field audit program was implemented by staff of the Traffic Studies and Subsidies Control sections during 1981. This program is being carried out by a private auditing company to verify various aspects of the Atlantic Region Freight Assistance programs.

Tariffs and Subsidies Control Division

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle undertakings and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the provisions of the *Railway Act*, the *Transport Act*, the *National Transportation Act* and Commission regulations.

Subsidies Control Section

This section administers the Atlantic Region Freight Assistance Program in accordance with the provisions of the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations.

Since 1927, the *Maritime Freight Rates Act* has made it possible for rail carriers in the Atlantic region to receive subsidies for westbound traffic originating in the "select territory" because of reductions in freight rates imposed by the Act. The "select territory" comprises the four Atlantic Provinces and all rail lines east of Diamond and Lévis, and south of the St. Lawrence River in Quebec.

The *Atlantic Region Freight Assistance Act* (1969), authorizes subsidies to truckers transporting goods to Canadian points west of the "select territory" and special assistance for movements within the same area. Subsidies of the first category are similar to those paid rail carriers on westbound movements under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

All subsidy payments are prescribed by the Governor in Council. They include:

- The Atlantic Region Freight Assistance Regulations applying to movements handled by truckers originating in the "select territory" and directed to other points in Canada;
- The Atlantic Region Selective Assistance Regulations pertaining to movements of designated commodities by truckers, railways, and railway express companies from points within the "select territory" to other destinations in Canada;
- The Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations dealing with movements of designated commodities within the "select territory" by truckers, railways, railway express companies, and water carriers.

The division also verifies claims submitted by railway companies on export grain and flour transportation under Section 272 of the *Railway Act*.

Traffic and Tariff Studies Division

Three specialized sections of the division conduct programs of investigation and analysis to aid Commission committees and branches in the performance of their statutory responsibilities. The division also responds to requests and enquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and individual members of the general public.

The division comprises three specialized sections: Complaints and Applications Studies, Traffic Studies, and Tariff Studies.

Complaints and Applications Studies Section

This section investigates and analyzes complaints and applications on transportation rates, service and conditions of carriage that could be prejudicial to the public interest.

During 1981, several applications under Section 23 of the *National Transportation Act* were submitted to the RTC for consideration. The Canadian White Bean Industry filed an application regarding demurrage charges applicable to white beans for export through Saint John, N.B. A prima facie decision is currently being prepared. Prairie Malt (Canada) Ltd. submitted an application concerning rates on barley malt moving from Biggar, Sask. to Vancouver for

export. Leave to appeal was granted in a prima facie decision dated Dec. 18, 1981. The section began investigations, under Section 23, of five applications related to charges made for the rental of materials in private sidings and an application filed by Summers Transport Ltd. of St. John's, Nfld. concerning rates on movements of beer from St. John's to several other Newfoundland centres.

A Section 23 application submitted by Continental Grain (Canada) Ltd. in 1980 was resolved during 1981 due to the success of the staff of the Traffic and Tariffs Branch in bringing the parties to a settlement without a public hearing.

During the year, the section conducted an investigation of the implementation of a RTC decision that found international rates on woodpulp from western Canadian origins to be prejudicial to the public interest.

A public hearing respecting the application under Section 281 of the *Railway Act* by the Vancouver Island E. & N. Steering Committee concerning passenger fares on Vancouver Island was held on Feb. 10 and 11, 1981. A decision was issued in December ordering reinstatement of the previous minimum fare for a period of one year after which a final decision will be issued. A decision, also under Section 281, respecting VIA Rail passenger fares between Locust Hill and Toronto, Ont., is expected to be rendered early in 1982.

Other activities included the investigation of an application by the Government of the Province of Newfoundland pursuant to Section 40(3) of the *National Transportation Act* regarding CN Roadcruiser's tariff of increased fares effective Oct. 1, 1981. A public hearing

in Newfoundland is scheduled for late February 1982. The section also investigated applications under Section 321 of the *Railway Act* opposing toll increases on the Ambassador Bridge and Detroit-Windsor Tunnel at Windsor, Ont. and the Seaway International Bridge at Cornwall, Ont.

Traffic Studies Section

The rail traffic data base of movements within Canada and between Canada and the United States now contains ten years of consistent data. This data base, during the year, was accessed to satisfy enquiries from the House of Commons and the Senate, the Energy Supply Allocation Board, Statistics Canada, Transport Canada, and other branches of the Commission as well as various provincial governments, foreign countries and members of industry and the general public. Also, preliminary discussion with all railways operating in Canada was undertaken during the year to expand and increase the detail of the data contained in this traffic information base.

A request by Conrail was considered respecting the need for a co-operative arrangement between the railway and the Essex Terminal Railway in facilitating freight movements to and from industrial shippers in the town of Amherstburg, Ont. A solution acceptable to both parties is currently under negotiation with the assistance of the Traffic and Tariffs Branch.

Numerous applications concerning the practice of "special interswitching" between railways were filed during 1981 affecting freight traffic.

handling and pricing procedures for major industrial shippers in Montreal, Hamilton, North Bay and Toronto. At year end, these and a similar application respecting inter-switching procedures at Thunder Bay remained under active consideration.

An application respecting the exemption from demurrage charges for export grain was submitted by Arctic Grain Ltd. The RTC made a determination that grain screenings moving to export destinations did not qualify for the demurrage exemptions extended to unprocessed grains.

Triff Studies Section

The section investigated numerous formal and informal complaints on matters concerning passenger fares and conditions of travel, railway freight rates, conditions of carriage, level of service for railway freight and express traffic in Canada.

Members of the group continued to represent the Commission on various planning groups responsible for metrification in Canada.

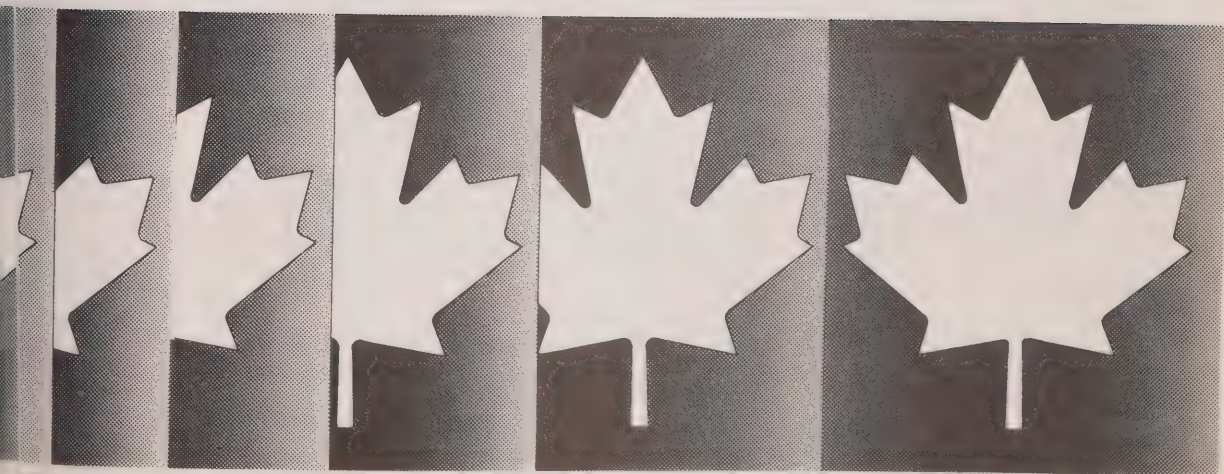
Also, this section assisted the Railways Transport Committee in the establishment of the minimum compensatory rates on rapeseed oil and rapeseed meal pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894.

Members provided technical support to the other sections of the division, and other branches, in the preparation of studies related to the various regulatory responsibilities of the Commission. They also provided tariff and rate information to other government departments.

Activity Tariff Control

Year Ending December 31

	1980	1981
Total Rail Freight Tariffs Filed	47,592	56,085
Total Rail Express Tariffs Filed	2,887	4,664
Total Rail Passenger Tariffs Filed	311	689
Total Rail Agreed Charges Filed	673	874
Total Agreed Charges in Effect	288	277
Number of Participating Shippers in Currently Effective Agreed Charges	1,502	1,539



HEARINGS/DECISIONS
N PRAIRIE BRANCH LINE ABANDONMENT APPLICATIONS, 1981

85

Carried Forward from 1980

Subdivision

- Langdon — Decision Oct. 23, 1981. Abandon 8.8 miles Rosedale to East Coulee, Alberta, Nov. 23, 1981. Abandon 20.8 miles Carbon to Kneehill, Alberta, Dec. 15, 1981. Appealed to Review Committee. Upheld by the Review Committee on Dec. 30, 1981.
- Asquith — Decision Apr. 14, 1981, amended June 16, 1981. Abandon 12.2 miles Arelee to Sonningdale, Saskatchewan, Aug. 31, 1981. Abandon 17.0 miles Urban to Arelee, Saskatchewan, Aug. 31, 1982. Execution of Order stayed Aug. 19, 1981, because decision appealed to Governor in Council. Original decision upheld by PC-1981-3009, Oct. 29, 1981.
- Neepawa/Rosburn — Decision Apr. 29, 1981. Abandon 4.1 miles Neepawa to Rosburn Jct., Manitoba and 11.9 miles Rosburn Jct. to Mile 11.9 Rosburn Subdivision upon completion of construction of a 2.1 mile connection with Canadian Pacific's Minnedosa Subdivision and construction of a connection with Canadian Pacific's Russell Subdivision at Russell, Manitoba and transfer of the Rosburn Subdivision to Canadian Pacific.

91

Subdivision

- CP) Lyleton — Decision July 3, 1981. Abandon 4.8 miles from Waskada to Dalny, Manitoba on Aug. 31, 1983.
- CP) Strathmore — Bench Decision May 5, 1981. Abandon 9.7 miles from Gleichen to Mileage 9.7, June 5, 1981, from Mileage 9.7 to a point east of Strathmore, Alberta (mileage 19.0) July 31, 1981, from Strathmore to Langdon, Alberta (Mileage 33.6) July 31, 1982.
- CP) Colonsay — Decision Nov. 10, 1981. Abandon 35.3 miles from a point near Amazon to Colonsay, Saskatchewan upon completion of construction of an 8.5 mile connection to Canadian National's Watrous Subdivision and the transfer of the line to Canadian National Railways
- CN) Corning — Decision Sept. 21, 1981. Abandon 7.8 miles from Corning to Handsworth, Saskatchewan, Dec. 31, 1981. Continue Operation of the line from Peebles to Corning, was ordered.
- CN) Coronado — Decision Oct. 14, 1981. Abandon 8.24 miles from Lindbergh to Heinsburg, Alberta, Nov. 14, 1981.
- CN) Porter — Bench Decision, Aug. 25, 1981. Operation of the Subdivision from Oban Jct. to Cando, Saskatchewan, totalling 18.0 miles, was ordered continued.
- CP) Kelfield — Decision Dec. 31, 1981. Abandon 9.9 miles from Handel to Kelfield, Saskatchewan, Aug. 31, 1982. Abandon 18.6 miles from Brass to Handel, Saskatchewan Aug. 31, 1983.
- (N) Dodsland — Decision Dec. 31, 1981. Abandon 46.74 miles from Biggar to Dodsland, Saskatchewan upon completion of construction of a connection to the CP Kerrobert Subdivision at Dodsland and the transfer of the connection and the portion of the Dodsland Subdivision between Dodsland and Dewar Lake to Canadian Pacific Limited.3

Decisions Pending

Subdivision

- (P) Wishart — Foam Lake to Wishart, Saskatchewan, 26.9 miles, heard Feb. 3, 1981.
- (N) Endiang — Endiang Jct. to Byemoor, Alberta, 34.6 miles, heard Sept. 1, 1981.
- (N) Ste. Rose — Ste. Rose to Rorketon, Manitoba, 24.42 miles. Determined Public Hearing not required, decision to issue on merits of case.
- (N) Stettler — Ferlow Jct. to Dinosaur, Alberta, 108.02 miles, heard Oct. 14, 1981.
- (N) Acadia Valley — Eyre Jct., Saskatchewan to Acadia Valley Alberta, 23.67 miles, heard Oct. 29, 1981.
- (N) Oakland — Delta Jct. to Amaranth, Manitoba, 53.38 miles, heard Nov. 18, 1981.
- (P) Furness — Epping, Saskatchewan to Paradise Valley, Alberta, 19.5 miles, heard Nov. 24, 1981.
- (N) Inwood — Fisher Branch to Hodgson, Manitoba, 8.98 miles. Notice to determine need for public hearing issued Nov. 4, 1981.

Appendix B

Western Division

86 BRANCH LINE PROGRAM OF HEARINGS FOR 1982

Subdivision

- (CN) Winnipegosis
- (CN) Bodo
- (CN) Cudworth
- (CN) Avonlea
- (CN) Central Butte
- (CN) Inwood
- (CN) Erwood
- (CN) Preeceville
- (CP) Colony
- (CP) Fife Lake
- (CP) Amulet
- (CN) Chelan
- (CP) Pennant
- (CN) Rhein

Between

Sifton Jct., Man. to Winnipegosis, Man.,
Cactus Lake, Sask. to Bodo, Sask.,
St. Louis, Sask. to Mile 103.25, Sask.,
Parry, Sask. to Avonlea, Sask.,
Moose Jaw Jct., Sask. to Mawer, Sask.,
Gross Isle, Man. to Fisher Branch, Man.,
Baden, Man. to Hudson Bay, Sask.,
Preeceville, Sask., to Kelvington, Sask.,
Rockglen, Sask. to Kildeer, Sask.,
Coronach, Sask. to Big Beaver, Sask.,
Crane Valley, Sask. to Cardross, Sask.,
Reserve, Sask. to Weekes, Sask.,
Hazlet, Sask. to Verlo, Sask.,
Hampton, Sask. to Ross Jct., Sask.,

Appendix C

Railway Transport Committee

DECISIONS ISSUED IN 1981

87

Date Rendered

		Disposition
Jan. 2	App. by CP Ltd. pursuant to Sec. 265 of the R.A. for restoration of access to certain private sidings of CN located in the Montreal East terminals.	Denied
Jan. 22	App. by CP Ltd. to abandon a portion of the Maniwaki Subd. from Laman (mile 3.0) to Maniwaki (mile 80.7), in the Province of Quebec. Decision & Order No. R-31777	Dismissed
Feb. 20	App. by British Columbia Forest Products <i>et al</i> , pursuant to Section 23 of N.T.A. And app. by CP Ltd. & CN for an extension of time pursuant to clause 2 of Order No. R-31684 dtd. Dec. 9/80. Bench Decision	Extension of time denied
Feb. 24	App. by CN to abandon the operation of the Inverness Subd. from Port Hastings (mile 0.00) to Inverness (mile 55.64), in the province of Nova Scotia. Decision & Order No. R-31919	Dismissed
Feb. 24	App. by CN to abandon a portion of the Dartmouth Subd. from Imperial (mile 18.5) to Upper Musquodoboit (mile 81.8) in the Province of Nova Scotia. Decision & Order No. R-31920. And Bench Decision and Order No. R-32623 dtd. Aug. 27/81.	Granted Conditionally continued
March 9	App. by CN to abandon a portion of the Grenville Subd. (now designated as the "Grenville Spur") from St. André-Est (mile 17.70) to the end of steel at Grenville (mile 30.80) in the Province of Quebec. Decision & Order No. R-31954	Granted
March 12	App. by CN to abandon a portion of the St. Judes Subd. (now designated as the "St. Judes Spur") from St. Hyacinthe (St. Thomas D'Aquin, mile 3.50) to Bellevue Junction (mile 31.35) in the Province of Quebec. Decision & Order No. R-32012 dtd. Mar. 19/81.	Granted
March 25	App. for review of RTC Order No. R-31299 authorizing VIA Rail and CP Ltd.; Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Co.; and Consolidated Rail Corp. to discontinue the passenger train services between Toronto and Hamilton, Hamilton and Welland, and Welland and Fort Erie (International Boundary). And VIA Rail's report "A Study to Investigate the Feasibility of Providing a Transportation Link between Passenger Rail Services at Niagara Falls, Ontario and Niagara Falls, New York" dtd. Dec. 11/80. And Order No. R-31570 dtd. Nov. 6/80 Decision & Order No. R-32037	Alternative service provided
March 26	CN's proposal pursuant to Sec. 106 of the R.A. to abandon a siding serving Security Storage Co. Ltd. in Winnipeg, Manitoba, opposite mile 3.53 Oak Point Subd.	No committee approval required
May 11	App. by the Government of Ontario to review RTC Order No. R-31302 dtd. Aug. 12/80. Decision & Order No. R-32275 dtd. May 26/81	Granted. Order Amended

Date Rendered**Disposition**

May 29	Reconsideration of app. by CP Ltd. to discontinue its passenger-train service, Train nos. 187, 188, 189, 190 and 191 between Toronto and Havelock, in the Province of Ontario. Decision & Order No. R-32317	Dismissed
May 29	Reconsideration of app. by CN to discontinue its passenger-train service, Train nos. 631 and 632 between Toronto and Stouffville in the Province of Ontario. Decision & Order No. R-32318	Dismissed
June 10	Band Council Resolution requesting that certain CP Ltd. crossings be declared public crossings and remain open in the Garden River Indian Reserve, in the District of Algoma in the Province of Ontario. Decision & Order No. R-32333	Granted in p
June 19	App. by CN to abandon a portion of the Yarmouth Subd. from Liverpool (mile 0.92) to Yarmouth (mile 136.60) in the Province of Nova Scotia. Decision & Order No. R-32347	Granted (conditional)
June 26	App. by CN to abandon the operation of the Haliburton Subd. from Lindsay (mile 0.53) to Haliburton (mile 55.49) in the Province of Ontario. Report and Order No. R-32739 dtd. Sept. 28 and Order No. R-32772 dtd. Oct. 9/81.	Granted
June 30	App. by Arctic Grain Ltd. for review of Canadian Car Demurrage Bureau Tariff C.T.C. (F) 10 in relation to the application of unlimited free time as applied to export movements of pelletized screenings derived from the cleaning of wheat, oats, barley, flax and rapeseed.	Unlimited Fr Denied
Aug. 13	Notice of proposed acquisition by Consolidated Rail Corp. <i>et al</i> of certain leasehold interests.	Continue to c
Aug. 24	App. by VIA Rail for a determination by the Committee of an interpretation of Article 10 "Option in Favour of Purchaser" of an agreement entered into between CP and VIA Rail. Decision & Order No. R-32563	CP to comply contract
Sept. 4	In the matter of Order No. R-29856 dtd. Nov. 8/79. And Committee's report, Implementation of the Halifax-Yarmouth Experimental Passenger Train Service. Decision & Order No. R-32608	Continue pas train service
Sept. 8	App. by CN for the installation of a Liquefied Petroleum Gas Fuel System on White Fleet Units. Report & Order No. R-33078 Dec. 18/81.	Granted in p
Sept. 18	Section 59 of the N.T.A. And app. by CP Ltd. subsequent to an Order requiring the due and reasonable receiving at and forwarding over the Wharf facility known as "CN Ore Dock" by CN of traffic arriving at Port Arthur Interchange at Thunder Bay, in the Province of Ontario. Decision on app. by CP for interim ex parte Order.	Dismissed
Sept. 30	Show Cause Hearing Decision on Railway Safety.	Refer to deci

Date Rendered

Sept. 30	Section 260 of the Railway Act. And app. by CP Ltd. subsequent to discontinue passenger-train service, Train nos. 213 and 214 between Montreal and Farnham in the Province of Quebec.	Disposition Uneconomic
October	Report and Decision, respecting accommodation for traffic to be furnished by CN in the Province of Saskatchewan. And Section 48 of the National Transportation Act, Chapter N-17, revised Statutes of Canada, 1970.	Refer to decision
Oct. 2	App. by CN to abandon a portion of the Drumbo Subd. from Paris (mile 3.65) to Tavistock (mile 22.80) in the Province of Ontario. Decision & Order No. R-32920 dtd. Oct. 26/81.	Granted
Oct. 18	App. by CN in respect of its Gaspé and Campbellton Servocentres. Decision & Order No. R-33076.	Granted in part
Oct. 22	App. by the Town of Amos pursuant to Part I of the Railway Relocation and Crossing Act, 23 Elizabeth II C. 12 for the relocation of the Railway Lines of CN within the boundaries of the Town of Amos.	Town's financial plan approved. Grant recommended to Minister.

Appendix D**Railway Transport Committee****DISPOSITION OF OTHER APPLICATIONS RECEIVED IN 1981**

Type	No. Received	Approved*
Anti Whistling	11	4
Bus Storage Facilities	139	122
for Dangerous Commodities		
Restricted Clearances	12	12
Referring Exemptions	17	28

*Includes approval of applications received prior to current year.

Appendix E

Railway Transport Committee

90

ORDERS AND DECISIONS IN 1981 FOR THE REMOVAL OF OTHER TRACKAGE APPLICATIONS

Designation	Order No./Date	Disposition
Nova Scotia		
CP Rail Lockport Spur between mileage 3.90 and 4.21.	R-32344 — June 15	Removal ap
Quebec		
CP Rail siding off mileage 0.70 South Bank Branch Spur, LaSalle.	R-31831 — Jan. 27	Removal ap
CP Rail industrial spur across St. Patrick St., at mile 0.75, South Bank Branch Spur, Lasalle.	R-31832 — Jan. 27	Removal ap
CP Rail siding across Ste. Therese & St. Joseph Streets, mileage 0.6 of industrial spur with headblock at mileage 68.50, Sherbrooke Subd., Sherbrooke.	R-31845 — Jan. 28	Removal ap
CP Rail branch line of railway off mileage 3.24, Park Avenue Subd., Montreal.	R-31847 — Jan. 30	Removal ap
CP Rail branch line at mile 47.38, Megantic Subd., (now Sherbrooke Subd.) Compton County.	R-31857 — Feb. 3	Removal ap
CN Bonaventure Spur, Montreal.	R-32966 — Nov. 5	Removal ap
Ontario		
CN Cumberland St. Spur between mileages 0.05 and 0.30 off mileage 2.33 Wesco Spur, with headblock at mileage 69.36, Kingston Subd., Cornwall.	R-31843 — Jan. 28	Removal ap
CN Queenston Quarry Spur between mileage 0.29 and 1.14 off mileage 3.51, Grimsby Subd.	R-31844 — Jan. 28	Removal ap
CN industrial spur off mileage 0.04, St. Mary's Subd., Ingersoll.	R-31846 — Jan. 28	Removal ap
CP Rail Victoria St. Spur between mileages 0.78 and 1.08, Kitchener.	R-31850 — Jan. 30	Removal ap
CP Rail spur line off mile 8.09, Orangeville Subd., Brampton.	R-31857 — Feb. 3	Removal ap
CP Rail siding across Waterloo St., & along Pall Mall St., off mileage 111.34, Galt Subd., London.	R-31859 — Feb. 3	Removal ap
CP Rail Brockville Loop Line between mileage 1.02 and 1.2, Brockville.	R-32392 — July 2	Removal ap
CP Rail siding in Tweed, off mileage 62.5, Havelock Subd.	R-32941 — Nov. 5	Removal ap
Manitoba		
CP Rail private sidings L-44 & L-44A, mileage 1.25 Carberry Subd., Winnipeg.	R-00197WD — Mar. 30	Removal ap
Saskatchewan		
CN spur tracks between Cornwall and Broad Streets, Regina, off mile 0.15 & 1.15, Regina Terminal Subd.	R-00131WD — Feb. 5	Removal ap
Alberta		
CN storage track, mileage 263.3, Wainwright Subd., Edmonton.	R-00132WD — Feb. 5	Removal ap
CP Rail industrial spur between 14th St. SW & 10 St. SW, North of 11th Ave., SW, Calgary.	R-00039WD — Mar. 4	Removal ap

Designation	Order	Disposition
C Rail loop track off mile 3.53 & 3.73, Edson Subd., Edmonton.	R-00173 — Mar. 12	Removal approved
C Rail BZ Lead and ancillary trackage, Calgary.	R-32273 — May 25	Removal approved
C Sidings between 104th & 103rd Streets, Edmonton, which were authorized for construction and maintenance by orders 42867 & 86586, dated June 24/29 & July 15/55 respectively.	R-32538 — Aug. 14	Recinds orders
C spur, Edson Subd., Edmonton, authorized construction and maintenance by Order 36050.	R-32676 — Sept. 16	Recinds order
British Columbia		
C spur off mile 31.7 Okanagan Subd., Armstrong.	R-00141WD — Feb. 24	Removal approved
C Rail Kelowna Yard trackage, Kelowna.	R-32287 — May 29	Removal approved
C Burlington Northern authorized to construct and maintain siding at New Westminster by Order 36369.	R-33013 — Dec. 1	Recinds order

Appendix F

Railway Transport Committee

APPLICATION FOR THE REMOVAL OF OTHER TRACKAGE ON HAND DEC. 31, 1981

Subdivision	Mile	Location	Designation
Nova Scotia			
CP Chester	67.11	Lunenburg	Spur
CP Yarmouth	35.33	Lockeport	Spur
New Brunswick			
CP Minto	0.0-2.7	Fredericton	Spur
Quebec			
CP South Bank Branch	4.3	Montreal	Private Siding
CP Outremont Spur	0.25	Outremont	Private Siding
CP M&O	16.42	Rigaud	Private Siding
CP Adirondack	46.3	Montreal	Siding
Ontario			
CP Galt	3.08	Toronto	Wabush Avenue Spur
CP Windsor	64.40	Chatham	Siding
CP Campbellford	31.01	Campbellford	Siding
CP Manitouwadge	39.80	Thunder Bay	Spur

Subdivision	Mile	Location	Designation
Manitoba			
CP Rail/Carberry	1.83	Winnipeg	Spurs 0-32 a
CP Rail/Carberry	1.25	Winnipeg	Spur L-2A
Saskatchewan			
CP Rail/Sutherland	112.5	Saskatoon	Industrial L
CP Rail/Wilkie	0.80	Saskatoon	Spurs (3)
CP Rail/Lanigan	50.20	Strasbourg	Industrial L
Alberta			
CN/Camrose	3.32	Edmonton	Industrial L
CN/Edson	0.70	Edmonton	Industrial L
CN/Drumheller	52.84	Drumheller	Spur
British Columbia			
CP Rail/Westminster Branch	1.79	Vancouver	Spur (V & L)
CP Rail/Okanagan	46.47-46.60	Vernon	Siding

Appendix G

Railway Transport Committee

ORDERS AND DECISIONS IN 1981 FOR NON-PRAIRIE BRANCH LINE ABANDONMENT APPLICATIONS

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
Nova Scotia			
CN/Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit M. 18.5 - M. 81.8 Hearing for New Evidence	R-31920 — Feb. 24 R-32623 — Aug. 27	Abandon Dec. 3 Conditionally c tinued to Aug. 4 Ordered contin
CN/Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness M. 0.00 - M. 55.64	R-31919 — Feb. 24	Ordered contin
CN/Yarmouth	Liverpool - Yarmouth M. 0.92 - M. 136.60	R-32347 — June 19	Abandon no ea than Aug. 1/82
Quebec			
CP Rail/Maniwaki	Laman-Maniwaki M. 3.0 - M. 80.7	R-31777 — Jan. 22	Ordered contin 3 year review
CN/Montfort (Grenville Spur)	St. Andrews - Grenville M. 17.70 - M. 30.80	R-31954 — Mar. 9	Abandon Apr.
CN/St. Jules	St. Hyacinthe - Bellevue Jct. M. 3.50 - M. 31.35	R-32012 — Mar. 19/	Abandon May

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
Ontario			
CN/Drumbo	Paris-Tavistock	R-32920 — Oct. 26	Abandon Nov. 30/81
CN/Haliburton	M. 3.65 - M. 22.80 Lindsay-Haliburton M. 0.53 - M. 55.49	R-32739 — Sept. 28	Abandon Nov. 2/81

Appendix H

Railway Transport Committee

APPLICATIONS TO ABANDON NON-PRAIRIE BRANCH LINES ON HAND DEC. 31, 1981

Subdivision	Between	Mileage	Status
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia	0.00-20.65	Pending
CN/Bonavista	Shoal Harbour - Bonavista	0.00-87.89	Pending
Nova Scotia			
CN/Caledonia	Caledonia Jct. - Caledonia	0.00-21.92	Statutory 5 year review in 1982
CN/Oxford	Pugwash Jct. - Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	16.49-71.43	Pending
Prince Edward Island			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague (incl. Georgetown Spur)	0.00-25.61	Pending
CN/Murray Harbor	Maple Hill - Murray Harbor (incl. Mount Herbert & Vernon Spurs)	0.0-44.4	Pending
CN/Souris	Harmony Jct. - Elmira	0.00-9.85	Pending
Elmira Spur)			
New Brunswick			
CN/Albert	Salisbury - Hillsboro	0.00-24.36	Pending
CN/Centreville	Valley - Centreville	0.00-27.72	Pending
CP/Rail/Shore Line	Lepreau - St. George	22.5-42.6	Statutory 5 year review in 1982
Quebec			
CN/Mount Royal	Montreal - Mount Royal	0.00-4.32	Pending
CP/Mil/Ste. Agathe	St. Jerome - Ste. Agathe	13.6-44.4	Pending
CP/Mil/Ste. Agathe	Ste. Agathe - Mont Laurier	44.4-138.2	Pending

Subdivision	Between	Mileage	Status
CP Rail/St. Gabriel	St. Felix - St. Gabriel	17.8-27.8	
CP Rail/Temiscaming and Ville Marie	Gendreau - Laverlochere	47.9-106.5	Statutory 5 year review in 1985
CP Rail/Tring (QCR)	Gaboury - Ville Marie	0.0-7.7	Statutory 5 year review in 1984
	Tring Jct. - Courcelles	1.0-32.5	Ordered abando Feb. 24, 1984
	Courcelles - Megantic	32.5-57.7	Pending
CP Rail/Waltham	Wyman - Waltham	34.0-77.5	
Ontario			
CN/Beeton	Cheltenham - Beeton	33.90-58.75	Pending
CP Rail/Carleton Place	Nepean - Carleton Place	9.0-28.1	Pending
CN/Fergus	Fergus - Palmerston	47.0-72.0	Pending
CN/Fergus (Fergus Town Spur)	M. 0.00 - M. 1.14	0.00-1.14	Pending
CN/Forest	Lucan - Sarnia Jct.	15.50-67.38	Heard Nov. 25, 2 1981.
CN/Kincardine	Listowel - Kincardine	1.41-57.82	Decision pendin
CN/Marmora	Marmora - Lake St. Peter	61.30-140.37	Pending
CN/Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct. - Durham	0.00-25.72	Heard July 22, 19 Decision pendin
CN/Penetang	Colwell - Hendrie	2.00-11.60	Pending
CN/Southampton (Southampton Spur)	Port Elgin South - Southampton	0.90-5.00	Under 5 year rev
CN/Talbot	St. Thomas - Port Stanley	16.92-23.54	Pending
CP Rail/Walkerton	Saugeen - Walkerton	0.0-37.3	Heard Nov. 23, 1 Decision pendin
British Columbia			
CN/Cowichan (Saanich Spur)	M. 0.00 - M. 1.37	0.00-1.37	Pending
CN/Cowichan and Tidewater	Deerholme - Youbou	57.9-81.9	Statutory 5 year review in 1984
CP Rail/Kaslo	Deerholme - Cowichan Bay	0.00-6.12	Heard Oct. 19-20
	Rosebery-Nakusp	3.8-31.2	Decision pendin
			Statutory 5 year review in 1985

Appendix I

Railway Transport Committee

PASSENGER-TRAIN SERVICES DECISIONS/ORDERS, SECTION 260(8) OF THE RAILWAY ACT

95

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Canadian National				
Montreal-Gaspé, Quebec-Moncton	29/12/70	28/06/79	R-28954	Replace conventional equipment with RDC on Matapedia-Gaspé segment.
Edmonton-Moncton	29/12/70	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council discontinued service effective Nov. 15, 1981
Montreal-Halifax/Sydney	29/12/70	June/79	Final Plan	Montreal-Campbellton reduced to once daily; daily daytime service between Montreal and Mont Joli and between Campbellton and Moncton.
Sydney-Truro-Halifax	29/12/70	June/79	Final Plan	Continued service. Restructured use of RDC.
Toronto-Kingston	03/08/71	18/11/77	R-25782	Ordered service continue.
Montreal-Chicoutimi	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council varied Order R-31300 and reduced frequency to tri-weekly.
Quebec-Chambord	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council discontinued service effective Nov. 15, 1981
Chambord-Dolbeau	20/11/72	12/11/81	R-32961	Reduced frequency to three days per week.
Montreal-Senneterre-Cochrane	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council varied Order R-31300 and reduced frequency to tri-weekly.
Quebec-Hervey	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council discontinued effective Nov. 15, 1981.
Montreal-Sherbrooke	03/05/71	28/06/79	R-28952	Order-in-Council PC-1981-2171 of Aug. 6, 1981 discontinues service effective Sept. 7, 1982.
Senneterre-Val d'Or	27/10/69	12/11/81	R-32961	Reduced frequency to three days per week.
Ottawa-Belleville	03/05/71	18/11/77	R-25782	Ordered service continue.
Ottawa-Stratford	03/08/71	18/11/77	R-25782	Ordered service continue.
Regina-Saskatoon-Prince Albert	03/05/71	06/08/81	PC-1981-2171	Varied Order R-29855 WD discontinuing the Saskatoon-Prince Albert segment and retained Regina-Saskatoon segment as part of new Winnipeg-Regina-Saskatoon service.
Isop's Falls-Cornerbrook				
John's-Bergus Jct-Carbonear				
Laenville-Bonavista				
Leest-Nakina	03/05/71	22/12/77	R-25988	Continued service.
Lawden-Gillam-Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Continued service.
Lox Lookout-Thunder Bay	03/05/71	22/12/77	R-25988	Continued service.
Neas-Lynn Lake	03/05/71	28/09/81	WDR-00383	Continued service.
Oronto-London-Sarnia	03/08/71	18/11/77	R-25782	Ordered service continue.
Oreal-Quebec	03/08/71	18/11/77	R-25782	Ordered service continue.
Oreal-Brockville-Toronto	03/08/71	18/11/77	R-25782	Ordered service continue.
Oroto-Windsor	03/08/71	18/11/77	R-25782	Ordered service continue.

No applications for discontinuance received for these services.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Toronto-North Bay-Kapuskasing	27/10/69	07/09/77	R-25382	Ordered service continue.
Toronto-Niagara Falls	03/08/71	18/11/77	R-25782	Ordered service continue (See Order R-31299).
Winnipeg-Thompson-Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Reduced service. Discontinued trains 90-91 and rerouted trains 92, 93, 94 & 95.
Edmonton-Drumheller	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Discontinued by Order-in-Council effective Nov. 15, 1981.
Jasper-Pr. George-Pr. Rupert	27/10/69	21/03/77	R-24508	Ordered service continue. Order-in-Council PC 1981-2171. Extension of service to Edmonton.
Montreal/Toronto-Vancouver	29/12/70	06/08/81	PC-1981-2171	Amended Western Final Plan eliminating transcontinental services in certain areas.
Moncton-Saint John	27/10/69	June/79	Final Plan	Service extended beyond Moncton to Halifax.
Toronto-Stouffville	27/10/69	29/05/81	R-32318	Order-in-Council PC-1981-2171. Aug. 6, 1981 discontinues service effective Sept. 7, 1982.
Ottawa-Brockville-Toronto	03/05/71	18/11/77	R-25782	Ordered service continue.
Montreal-Ottawa	03/08/71	18/11/77	R-25782	Ordered service continue.
Winnipeg-Farlane	13/02/74	09/02/81	WDR-00134	Ordered service continue.
Toronto-Barrie	—	26/02/76	R-22346	Order-in-Council PC-1981-2171. Aug. 6, 1981 discontinues service effective Sept. 7, 1982.
CP Rail				
Halifax-Yarmouth	31/10/69	04/09/81	R-32608	One-year Experiment complete and service ordered continued.
Montreal-Saint John	31/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council discontinues service effective Nov. 15, 1981.
Montreal-Quebec	31/10/69	18/11/77	R-25782	Ordered service continue.
Montreal-Mont Laurier	31/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council discontinues service effective Nov. 15, 1981.
Montreal-Ottawa (North Shore)	31/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council discontinues service effective Nov. 15, 1981.
Montreal/Toronto-Vancouver	31/10/69	Oct./77	PC-1981-2171	Amended Western Final Plan continuing transcontinental service between Montreal-Ottawa and Sudbury and substituting local service tri-weekly between Montreal and Sudbury.
Toronto-Peterborough-Havelock	31/10/69	29/05/81	R-32317	Order-in-Council PC-1981-2171. Aug. 6, 1981 discontinues service effective Sept. 7, 1982.
Toronto-Hamilton	31/10/69	25/03/81	R-32037	Discontinued upon implementation of Toronto-New York link at Niagara Falls.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Edbury-White River	31/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council discontinued service in off-peak period and reduced peak period service to tri-weekly.
Edgary-Edmonton	31/10/69	31/03/81	WDR-00199	Ordered "Provisional Service" for one year from date of implementation.
Victoria-Courtenay	11/09/74	22/11/78	Review	Committee reversed RTC Decision to discontinue service.
Vancouver-Farnham	07/06/76	30/09/81	Decision	Declared uneconomic. Declassified and discontinued by CP Rail.
Ontario Northland Railway	No remaining services for which applications received.			
Toronto-Hamilton-Buffalo Railway				
Hamilton-Welland	27/03/72	25/03/81	R-32037	Discontinued and through Toronto-New York Service via Niagara Falls inaugurated.
Corail				
Welland-Fort Erie	04/04/72	25/03/81	R-32037	Discontinued same as above.
Aloma Central Railway				
Salt St. Marie-Hearst	01/10/76	13/12/77	R-25961	Ordered service continue.
Northern Alberta Railway				
Edmonton-Waterways	—	14/08/80	R-31300	Declared a passenger train service. No application to discontinue service.
White Pass & Yukon Corp.				
Whitehorse-White Pass	—	14/08/80	R-31300	Declared a passenger train service. No application to discontinue service.

Appendix J

Railway Transport Committee

98

ACCIDENTS

(PRELIMINARY STATISTICS 1981)

Derailements of trains and heavy equipment	363
Derailements of track motor cars etc.	10
Total	<u>373</u>
Collisions involving trains & heavy equipment only	109
Collisions involving track motor cars (with train or other)	48
Total	<u>157</u>
Crossing Accidents	<u>755</u>
Accidents involving Dangerous Commodities	
Derailements	127
Collisions	65
Other incidents	158
Total	<u>350</u>

Note: The above data are known to be incomplete and are to be treated as preliminary only, subject to almost certain revision in accordance with receipt of late advices and cancellations.

Appendix K

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS TO ELIGIBLE COMPANIES 1980

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments Dec. 31
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 35,663,014	\$ 17,863,014
Section 258 (Protected Branch Lines)	197,652,792	152,752,792
Section 261 (Passenger-Train Services) ²	4,425,697	3,341,697
Section 272 (Eastern Rates)	34,745,676	34,745,676
Total	<u>\$272,487,179</u>	<u>\$208,703,179</u>

¹The date of Claims for Actual Losses by railway companies is footnoted in the following tables.

²Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80% of certified actual loss.

Appendix L

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS TO CANADIAN NATIONAL RAILWAYS 1980

99

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1981
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 22,829,023	\$ 9,332,136
Section 258 (Protected Branch Lines)	89,634,700	67,226,021
Section 261 (Passenger-Train Services) ²	1,897,578	1,325,604
Section 272 (Eastern Rates)	19,722,338	19,722,338
Total	<u>\$134,083,639</u>	<u>\$ 97,606,099</u>

¹ The date of Claims for Actual Losses by the railway company is footnoted in the following tables.
² Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed.

Appendix M

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS TO CANADIAN PACIFIC LIMITED 1980

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1981
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 12,833,991	\$ 8,530,489
Section 258 (Protected Branch Lines)	96,375,296	77,100,233
Section 261 (Passenger-Train Services) ²	142,074	Nil
Section 272 (Eastern Rates)	15,023,338	15,023,338
Total	<u>\$124,374,699</u>	<u>\$100,654,060</u>

¹ The date of Claims for Actual Losses by the railway company is footnoted in the following tables.
² Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed.

Appendix N

Railway Transport Committee

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS 1980

SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payme Dec. 31
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 359,572	\$ Ni
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	726,511	Ni
Prince Edward Island			
3. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (incl. Georgetown Spur)	150,772	Ni
4. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	352,790	Ni
5. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	38,959	Ni
Nova Scotia			
6. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	104,333	7
7. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	296,534	22
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	216,065	16
9. Oxford	Pugwash Jct.-Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	212,882 ³	Ni
10. Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	55,625	Ni
11. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	1,246,172	93
New Brunswick			
12. Centreville	Valley-Centreville	196,191 ³	Ni
13. Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct.-Sutherland	5,578	Ni
Quebec			
14. Montfort (Grenville Spur)	St. Andrews East-Grenville	21,036	
15. Mount Royal	Montreal-Mount Royal	6,473,265	Ni
16. St. Jules	St. Hyacinthe-Bellevue Jct.	53,300	
17. Temiscouata ⁵	Rivière-du-Loup-Edmundston East	396,892	Ni
Ontario			
18. Beeton	Cheltenham-Beeton	73,338 ³	Ni
19. Drumbo	Paris Jct.-Tavistock	84,340	Ni
20. Haliburton	Lindsay-Haliburton	251,351	1
21. Kincardine	Listowel-Kincardine	14,589 ³	Ni
22. Marmora	Marmora-Lake St. Peter	108,830 ³	Ni
23. Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct.-Durham	80,894	Ni
24. Owen Sound (Wiarton Spur)	Park Head-Wiarton	8,750 ⁶	
25. Penetang	North Colwell-Hendrie	22,089	
26. Talbot	St. Thomas-Port Stanley	20,716	N
Manitoba			
27. Hartney ⁷	Belmont-Elgin	6,860	
28. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	394,212	2
29. Inwood	Fisher Branch-Hodgson	38,956	7
30. Miami ⁷	Morris-Somerset	10,560	5
31. Miami ⁷	Somerset-Belmont	6,672	5
32. Neepawa	Neepawa-Rosburn Jct.	125,854	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1981
3. Oakland ⁷	Delta Jct.-Amaranth	162,119	121,589
4. Ridgeville	Ridgeville-Fredensthal	66,293	49,720
5. Ridgeville	Fredensthal-B.N. Jct.	44,985	33,739
6. Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany	85,150	63,862
7. Rossburn ⁷	Bethany-Russell	14,129	10,597
8. Ste. Rose ⁷	Ochre River-Ste. Rose	1,312	984
9. Ste. Rose	Ste. Rose-Rorketon	135,444	101,583
10. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	16,693	12,520
11. Winnipegosis ⁷	Sifton Jct.-Winnipegosis	71,813	53,860
Saskatchewan			
12. Acadia Valley ^{7 8}	Eyre Jct.-Acadia Valley	209,378	157,034
13. Amiens	Amiens Jct.-Shell Lake	58,692 ⁶	10,463
14. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	172,636	129,477
15. Avonlea ⁷	Radville-Bengough Jct.	236	177
16. Avonlea	Parry-Avonlea	623,633	467,725
17. Bengough ⁷	Bengough Jct.-Willowbunch	14,871	11,153
18. Bodo ⁸	Unity-Cactus Lake	8,691	6,518
19. Bodo	Cactus Lake-Bodo	325,838	244,378
20. Carlton	Dalmeny-Laird	525,765	394,324
21. Carlton	Laird-Carlton	175,149	131,362
22. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	534,734	401,050
23. Central Butte ⁷	Mawer-Central Butte	1,622	1,217
24. Chelan	Reserve-Weekes	127,327	95,495
25. Chelan ⁷	Weekes-Porcupine Plain	5,141	3,856
26. Corning	Pebbles-Corning	293,975	220,481
27. Corning	Corning-Handsworth	111,413	83,560
28. Cudworth ⁷	Meacham-Totzke	2,890	2,167
29. Cudworth ⁷	Domremy-St. Louis	33,570	25,178
30. Cudworth	St. Louis-M. 103.25	338,470	253,852
31. Cudworth ⁷	M. 103.25-Cudworth Jct.	11,489	8,617
32. Dodsland	Biggar-Dodsland	621,463	466,097
33. Dodsland ⁷	Dodsland-Dewar Lake	12,698	9,523
34. Erwood ⁹	Baden-Hudson Bay	269,538	202,153
35. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	279,733	209,800
36. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	495,409	371,557
37. Gravelbourg	Tyson-Neidpath	330,863	248,147
38. Meskanaw	Thatch-Meskanaw	346,678	260,008
39. Meskanaw	Meskanaw-Yellow Creek	157,203 ⁶	78,279
40. Meskanaw	Yellow Creek-Wakaw	58,084 ⁶	28,923
41. Meskanaw	Wakaw-Alvena	287,783 ⁶	143,302
42. Porter ⁷	Oban Jct.-Cando	66,683	50,012
43. Preeceville	Preeceville-Kelvington	982,139	736,604
44. Rhein	Ross Jct.-Hamton	109,702	82,276
45. Riverhurst ⁷	Central Butte-Riverhurst	2,554	1,915
46. Tonkin ⁷	MacNutt-Wroxton	4,842	3,631
47. Tonkin	Tonkin-Fonehill Jct.	20,069 ⁶	9,994
48. Tonkin	Fonehill Jct.-Willowbrook	211,950	158,528
49. Weyburn ⁷	Talmage-Weyburn	2,227	1,670
50. White Bear ⁷	Eston-Lacadena	7,271	5,453
51. White Bear	Lacadena-White Bear	28,636 ⁶	12,440

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payment Dec. 31, 1981
Alberta			
82. Coronado	Lindbergh-Heinsburg	71,939	53
83. Endiang	Endiang Jct.-Byemoor	539,980	404
84. Rosedale	Rosedale-East Coulee	57,997 ¹⁰	Nil
-Bullpound Joint Section			
85. Stettler ⁷	Ferlow Jct.-Donalda	154,311	115
86. Stettler ⁷	Donalda-Dinosaur	621,354	466
British Columbia			
87. Cowichan (Saanich Spur)	M. 0.00-M. 1.37	23,990	17
88. Cowichan -Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	735,981	Nil ²
Total		\$22,829,023	\$ 9,332

¹As filed June 3, 1981.

²Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.

³New application therefore line only claimed for portion of year.

⁴Line economic. Application rejected.

⁵Minor portion of this line in New Brunswick.

⁶Abandonment authorized during 1980 therefore only claimed for portion of year.

⁷Also claimed under Section 258 as line was protected for portion of year.

⁸Minor portion of this line in Alberta.

⁹Minor portion of this line in Manitoba.

¹⁰New application. Claimed full year, only eligible for 7 months.

Appendix O

Railway Transport Committee

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS 1980

SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)

103

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1981
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	\$ 639,461	\$ 479,596
2. Carman	Carman-Graysville	114,212	85,659
3. Cowan	North Jct.-Swan River	1,048,272	786,204
4. Erwood	Swan River-Birch River	1,189,617	892,213
5. Hartney ²	Belmont-Elgin	830,066	622,550
6. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	2,922,477	2,191,858
7. Miami ²	Morris-Somerset	1,277,799	958,349
8. Miami ²	Somerset-Belmont	807,344	605,508
9. Oakland ²	Delta Jct.-Amaranth	387,283	290,462
10. Rossburn ²	Bethany-Russell	1,709,587	1,282,190
11. Ste. Rose ²	Ochre River-Ste. Rose	158,769	119,077
12. Winnipegosis ²	Sifton Jct.-Winnipegosis	171,552	128,664
Saskatchewan			
1. Acadia Valley ^{2,3}	Eyre Jct.-Acadia Valley	500,181	375,136
2. Amiens	Spiritwood-England	575,884	431,913
3. Arborfield	Crane-Arborfield	653,798	490,348
4. Avonlea ²	Radville-Bengough Jct.	28,582	21,436
5. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	1,390,274	1,042,705
6. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	452,032	339,024
7. Bengough ²	Bengough Jct.-Willowbunch	1,799,390	1,349,542
8. Big River	Shellbrook-Big River	1,218,742	914,056
9. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	1,301,569	976,177
10. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	2,647,321	1,985,491
11. Bodo ²	Unity-Cactus Lake	1,051,569	788,677
12. Bolney	Spruce Lake Jct.-Paradise Hill	384,857	288,643
13. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	2,219,951	1,664,963
14. Central Butte ²	Mawer-Central Butte	196,266	147,200
15. Chelan ²	Weekes-Porcupine Plain	622,080	466,560
16. Chelan	Porcupine Plain-Crooked River	751,340	563,505
17. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	772,648	579,486
18. Conquest	Dunblane-Beechy	1,691,330	1,268,497
19. Cromer	Maryfield-Kipling	1,096,560	822,420
20. Cudworth ²	Meacham-Totzke	349,730	262,297
21. Cudworth	Totzke-Domremy	2,008,481	1,506,361
22. Cudworth ²	Domremy-St. Louis	212,165	159,124
23. Cudworth ²	M. 103.25-Cudworth Jct.	4,622	3,466
24. Dodsland ²	Dodsland-Dewar Lake	1,536,393	1,152,295
25. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	4,746,315	3,559,736
26. Glenavon	Kipling-McCallum	1,653,413	1,240,060
27. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	2,014,674	1,511,005
28. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	360,362	270,271
29. Lampman	Maryfield-Estevan	433,294	324,970
30. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	3,473,572	2,605,179

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payment Dec. 31,
43. Mantario	Glidden-Alsask	1,578,755	1,184
44. Meskanaw	Melfort-Thatch	12,420	9
45. Northgate	Northgate-Lampman	269,798	202
46. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	666,124	499
47. Porter ²	Oban Jct.-Cando	159,298	119
48. Preeceville ⁴	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	2,251,661	1,688
49. Preeceville	Lilian-Preeceville	216,031	162
50. Rhein	Hamton-Wroxton	656,988	492
51. Riverhurst ²	Central Butte-Riverhurst	309,045	231
52. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	1,299,864	974
53. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	3,631,433	2,723
54. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	1,897,511	1,423
55. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	5,915,897	4,436
56. Tonkin ²	MacNutt-Wroxton	585,911	439
57. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	2,497,778	1,873
58. Weyburn ²	Talmage-Weyburn	269,544	202
59. Weyburn	Weyburn-Radville	975,877	731
60. White Bear ²	Eston-Lacadena	879,742	659
Alberta			
61. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	780,120	585
62. Alliance	Forestburg-Alliance	960,981	720
63. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	1,476,055	1,107
64. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1,568,193	1,176
65. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	2,420,733	1,815
66. Coronado	Abilene Jct.-Elk Point	927,860	695
67. Demay	Camrose Jct.-Ryley	248,426	186
68. Drumbheller	Hanna-Sarcee Yard	3,383,573	2,537
69. Oyen ⁵	Kindersley-Hanna	4,124,210	3,093
70. Sheerness	Batter Jct.-Sheerness	414,063	310
71. Stettler ²	Ferlow Jct.-Donalda	368,632	276
72. Stettler ²	Donalda-Dinosaur	1,484,343	1,113
Total		\$89,634,700	\$67,226

¹As filed June 3, 1981.²Also claimed under Section 256 as line was unprotected for portion of year.³Minor portion of this line in Alberta.⁴Minor portion of this line in Manitoba.⁵Minor portion of this line in Saskatchewan.

Appendix P

Railway Transport Committee

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS 1980

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

105

	80% of Actual Loss Claimed ¹	80% of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1981 ²
Passenger Train Service		
Toronto-North Bay ("Northlander")	\$ 1,897,578	\$ 1,325,604

¹% of claims for actual loss as filed

the 12, 1981.

² payment amount shown is in

respect of the Advance Claim for

1980, filed January 21, 1980, in

accordance with Transport Vote 85a,

Appropriation Act No. 4, 1975.

Appendix Q

Railway Transport Committee

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS 1980

SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

Division	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1981
Alberta			
1. Shore Line	Lepreau-St. George	\$ 106,420	\$ 85,136
Quebec			
2. Maniwaki	Laman-Maniwaki	478,580	382,864
3. Piles	Cap de la Madeleine-M. 17.5	1,604 ²	1,283
4. Piles	M. 17.5-Garneau	6,799 ²	5,439
5. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Courcelles	381,509	Nil ³
6. Ste. Agathe	St. Jerome-St. Agathe	215,951 ⁴	Nil ⁵
7. Ste. Agathe	Ste. Agathe-Mont-Laurier	1,069,956	Nil ⁵
8. St. Gabriel	St. Felix-St. Gabriel	4,450 ⁴	Nil ⁵
9. Temiscaming	Gendreau-Laverlochere	385,612	308,490
10. Ville Marie	Gaboury-Ville Marie		
11. Temiscaming	Laverlochere-Angliers	3,975 ²	3,180
12. Waltham	Wyman-Waltham	211,397	Nil ⁵
Ontario			
13. Eganville	Payne-Douglas	6,173 ²	4,938
14. Walkerton	Saugeen-Walkerton	265,248	Nil ⁵
Manitoba			
15. Lenore	Forrest-Lenore	229,900 ²	183,920
16. Lyleton ⁶	Deloraine-Waskada	2,417	1,934
17. Lyleton	Waskada-Dalny	103,032	82,426
18. Miniota	Brandon-Crandall	829,735	663,788
19. Snowflake	(incl. Rapid City Spur) Wood Bay-Snowflake	206,726	165,381

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payment Dec. 31,
Saskatchewan			
19. Amulet	Crane Valley-Cardross	134,111	107
20. Asquith	Urban-Sonningdale	496,127	396
21. Bromhead ⁶	Gladmar-Minton	2,377	1
22. Colonsay ⁶	Dilke-Holdfast	2,149	1
23. Colonsay	Amazon-Colonsay	219,112	175
24. Colony	Rockglen-Killdeer	338,642	270
25. Dunelm ⁶	Player-Simmie	5,877	4
26. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	421,224	336
27. Kelfield ⁶	Brass-Kelfield	176,396	141
28. Matador	Gunnworth-Wartime	55,237	44
29. Matador	Kyle-Matador	10,486 ²	8
30. McMorran	Milden-Gunnworth	336,011	266
31. McMorran	Gunnworth-McMorran	147,987 ²	118
32. Melfort ⁶	Lanigan-Watson	3,506	1
33. Melfort	Lac Vert-Gronlid	1,203,513	962
34. Pennant ⁶	Wickett-Verlo	154,810	124
35. Shamrock	Archive-Hak	1,792,668	1,434
36. Wishart	Foam Lake-Wishart	491,674	393
Alberta			
37. Alberta Central	Forth-Benalto	331,230	264
38. Alberta Central	Benalto-Otway	175,697 ²	140
39. Furness ⁶	Epping-Paradise Valley	189,144	151
40. Langdon ⁶	Cosway-Carbon	3,138	2
41. Langdon	Carbon-East Coulee	630,949 ⁶	504
42. Rosemary	Rosemary-Gem	72,505 ²	40
43. Strathmore	Gleichen-Langdon	422,666	338
British Columbia			
44. Kaslo	Denver Canyon-Nakusp	497,907	396
45. Princeton (Nicola Spur)	Merritt-Nicola	9,364 ²	-

Total**\$12,833,991****\$ 8,530**¹As filed February 20, 1981.²Abandonment authorized during 1980, therefore only claimed for portion of the year.³Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.⁴New application therefore line only claimed for portion of year.⁵Payment may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.⁶Also claimed under Section 258 as line or portion of line was protected for portion of the year.⁷Minor portion of this line in Saskatchewan.⁸Portion of line new application. Claimed for full year, only eligible for 7 months on portion.

Appendix R

Railway Transport Committee

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS 1980

SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)

107

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1981
Manitoba			
Arborg	Rugby-Arborg	\$ 658,738	\$ 526,990
Glenboro	Murray Park-Souris (incl. Carman Spur)	2,126,243	1,700,994
Gretna	Altona-Gretna	126,286	101,029
Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	455,706	364,565
La Riviere	Morden-La Riviere	262,420	209,936
Lyleton ²	Deloraine-Waskada	292,513	234,010
Napinka	La Riviere-Napinka	2,266,697	1,813,358
Russell	Binscarth-Inglis	345,549	276,439
Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	287,834	230,267
Saskatchewan			
Altawan ³	Shaunavon-Manyberries	2,805,949	2,244,759
Amulet	Ormiston-Crane Valley	287,374	229,899
Arcola ⁴	Schwitzer-Arcola	1,605,759	1,284,607
Assiniboia	Amulet-Assiniboia	1,795,063	1,436,050
Bromhead ²	Estevan-Minton (incl. Tribune Spur)	2,221,773	1,777,418
Bulyea	Neudorf-Bulyea	2,930,688	2,344,550
Burstall ³	Leader-Fox Valley (incl. McNeill, Schuler and Ingebright Lake Spurs)	1,141,734	913,387
Colonsay ²	Dilke-Amazon	1,846,856	1,477,485
Dunelm ²	Player-Simmie	711,230	568,984
Empress ³	Java-Empress (incl. Grant Spur)	3,902,008	3,121,606
Expanse	Curle-Assiniboia	1,167,393	933,914
Fife Lake	Assiniboia-Coronach	1,574,996	1,259,997
Hatton	Hatton-Golden Prairie	416,797	333,438
Kelfield ²	Brass-Kelfield	421,392	337,114
Kerrobert	Outlook-Kerrobert	3,274,288	2,619,430
Kisbey	Arcola-Weyburn	882,017	705,614
Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	2,906,453	2,325,162
Macklin	Kerrobert-Macklin	2,337,383	1,869,906
Matador	Wartime-Kyle	1,170,304	936,243
Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	2,068,375	1,654,700
Melfort ²	Lanigan-Lac Vert	1,227,130	981,704
Neudorf	Rocanville-Neudorf	1,059,007	847,206
Notukeu	Notukeu-Val Marie	3,656,772	2,925,418
Outlook	Moose Jaw-Outlook	3,058,301	2,446,641
Pennant ²	Wickett-Hazlet	486,547	389,238
Prince Albert	Lanigan-Northway	1,393,307	1,114,646
Reford	Kerrobert-Wilkie	879,204	703,363
Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	7,281,579	5,825,263
Tisdale	Goudie-Nipawin	2,842,711	2,274,169
Tyvan	Stoughton-Crecy	2,279,865	1,823,892
Vanguard	Swift Current-Meyronne	2,131,011	1,704,809
White Fox	Nipawin-Sharpe	2,146,129	1,716,903
Wood Mountain	Ogle-Mankota	2,017,937	1,614,350

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Paym Dec. 31
Alberta			
43. Bassano	Empress-Bassano	1,075,344	80
44. Cardston	Stirling-Cardston	1,747,354	1,39
45. Coronation ⁵	Kerrobert-Coronation	2,883,449	2,30
46. Furness ^{2 5}	Epping-Paradise Valley	451,845	30
47. Irricana	Bassano-Standard	824,808	63
48. Lacombe	Coronation-Nevis (incl. Cordel Spur)	2,036,678	1,62
49. Langdon ²	Langdon-Carbon	1,880,496	1,50
-Acme	Cosway-Wimborne		
50. Lomond	Eltham-Hays	3,153,713	2,52
51. Macleod	Aldersyde-Fort Macleod (incl. Claresholm Airport Spur)	1,648,689	1,37
52. Stirling	Manyberries-Stirling	2,713,701	2,11
53. Strathmore	Langdon-Shepard	102,695	8
54. Turin	Coalhurst-Turin	843,238	67
55. Willingdon	Lloydminster-Clover Bar (incl. Chemical Spur)	4,263,968	3,47
Total		<u>\$96,375,296</u>	<u>\$77,10</u>

¹As filed February 20, 1981.

²Also claimed under Section 256 as line or portion of line unprotected for portion of year.

³Minor portion of this line in Alberta.

⁴Minor portion of this line in Manitoba.

⁵Minor portion of this line in Saskatchewan.

Appendix S

Railway Transport Committee

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS 1980

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

Passenger-Train Service

1. Montreal-Farnham

80% of
Actual Loss
Claimed¹

\$ 142,074

80% of
Loss Ce
Payme
Dec. 31

N

¹80% of claims for actual loss as filed March 30, 1981.

Appendix T

Railway Transport Committee

ALGOMA CENTRAL RAILWAY COMPANY

CLAIMS AND PAYMENTS 1980

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

109

	80% of Actual Loss Claimed ¹	80% of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1981
Passenger-Train Service		
Sault Ste. Marie-Hearst	\$ 1,882,818	\$ 1,694,537

¹100% of claims for Actual Loss as filed September 28, 1981.

Appendix U

Railway Transport Committee

CONSOLIDATED RAIL CORPORATION

CLAIMS AND PAYMENTS 1980

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

	80% of Actual Loss Claimed ¹	80% of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1981
Passenger-Train Service		
Buffalo-Welland	\$ 183,241	Nil

¹80% of claims for Actual Loss as filed March 27, 1981.

Appendix V

Railway Transport Committee

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY CLAIMS AND PAYMENTS 1980 SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Paymen Dec. 31
Alberta			
1. Barrhead	Busby-Barrhead	\$ 528,580	\$ 47
2. Lac La Biche	Carbondale-Lac La Biche	5,100,023	3,73
-Waterways	Lac La Biche-Waterways		
3. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	2,391,215	2,16
4. Smoky	Rycroft-Spirit River	237,909	21
5. Smoky	Winagami-Rycroft	3,385,069	1,84
-Grande Prairie ²	Rycroft-Dawson Creek		
Total		<u>\$11,642,796</u>	<u>\$ 8,42</u>

¹As filed September 2, 1981.

²Minor portion of this line in British Columbia.

Appendix W

Railway Transport Committee

TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY CLAIMS AND PAYMENTS 1980 SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

Passenger-Train Service	80% of Actual Loss Claimed ¹	80% of A Loss Cert Paymen Dec. 31,
1. Hamilton-Welland	\$ 319,986	\$ 319,

¹80% of claims for Actual Loss as filed June 29, 1981.

Appendix X

Air Transport Committee

SELECTED STATISTICS

111

	1980	1981
Number of Licensees		
Licensed Carriers	1,752	1,882
Fixed Wing	1,621	1,742
Rotating Wing	131	140
Domestic Carriers	1,006	1,048
Foreign Carriers	746	834
License Applications		
On hand Jan. 1, 1981	340	433
Received during Year	1,096	1,010
Dealt with	1,033	1,132
In process	433	311
Approved	756	831
Denied	71	140
Withdrawn	4	5
Dismissed	4	1
Authorities		
Reinstated	12	12
Rescinded, Cancelled, Suspended	427	421
Private aircraft exemptions	607	121
Young farmer exemptions	75	91
Orders and Decisions		
Orders issued	799	835
Decisions issued	271	320

Appendix Y

Air Transport Committee

112

SELECTED CHARTER FLIGHTS APPLICATION AND APPROVAL RECORDS *

Charter Types	1980		1981	
	Flights	Seats	Flights	Seats
Inclusive Tours				
Canadian-Originating	6,389	831,187	2,979	368,000
Foreign-Originating	22	2,727	38	1,000
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	1,241		909	
Foreign-Originating	796		592	
Domestic	53		36	
ABC/Affinity				
Canadian-Originating (ABC)	3,803	769,058	3,855	680,000
Foreign-Originating (ABC)	1,275		1,629	
(AFF)	17		43	
ABC's (Domestic)	1,194	268,080	1,759	370,000
ABC/ITC's (New charter type introduced in 1980)	3,665	523,764	6,506	920,000
ABC/ITC's (Domestic)	84	7,992	81	
Inclusive Tours converted to ABC/ITC	2,228	274,354	118	
ABC's converted to ABC/ITC	1,085	424,153	1,641	520,000

*These figures for each charter type do not include conversions of ABC's or ITC's to ABC/ITC, which are counted separately.

The introduction of a new charter type (ABC/ITC) in 1980 has caused radical changes in the apparent volume of ABC and ITC programs originating in Canada.

Appendix Z

Air Transport Committee

LICENCE FLIGHT APPLICATIONS

	1980	1981
Licence Applications		
Canadian applicants	43	56
Foreign applicants	246	224
Flight Requests	199	213

Appendix AA

Air Transport Committee

TARIFF AND SERVICE FILING ACTIVITY

	1980	1981
Passenger Cda/USA	78,842	117,433
Passenger Overseas	54,038	49,973
Cargo Cda/USA	10,596	17,474
Cargo Overseas	34,485	39,307
Carter	4,516	15,270
Schedules-Patterns	8,544	6,787
Total Filings	<u>191,021</u>	<u>246,244</u>

Appendix BB

Water Transport Committee

APPLICATIONS IN 1981

115

Applications	Number Received	Granted	Other
Proposed tariffs of pilotage charges s. 23 Pilotage Act			
Atlantic Pilotage Authority	3		
Laurentian Pilotage Authority	3		
Pacific Pilotage Authority	5		
Great Lakes Pilotage Authority	2		
Tariff approval — Transport Act	10		
Water Transport Licences — Transport Act			
Great Lakes	5	5	
Mackenzie River	7	5	
Cdn. Western Arctic	2	2	2 denied
Licences Amended — Transport Act			
Great Lakes	0	0	
Mackenzie River	3	3	
Transport Act — Review Committee Decisions — None			
Acquisitions in 1981			
Proposals (s. 27 N.T.A.)	6		
Inquiries	5		

Appendix CC

Water Transport Committee

116 COASTING TRADE EXEMPTION WAIVER APPLICATIONS — 1981

Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
Jan. 7	Jarita	NOR.	Gulf Canada	Gran
Jan. 13	Morania Abaco	U.S.	Ultramar	Gran
Jan. 19	Wm. Larimer Mellon	LIB.	Gulf Canada	Gran
Jan. 23	Haakon	U.S.	Centennial Dredging	Gran
Feb. 2	Bandon	U.S.	Agra Industries	Gran
Feb. 2	Manhattan Island/Dodge Island	U.S.*	Lydon Dredging	Gran
Feb. 3	Atlantic King/Ile de France	GER.	Harvey Containership	Gran
Feb. 4	Stolt class tankers	FOR.	Dow Chemicals	Gran
Feb. 4	California	U.S.*	Lydon Dredging	Deni
Feb. 12	Tradelight	GRE.	Sydney Steel	Gran
Feb. 18	Carlinka	JAP.	Gulf Canada	Gran
Feb. 19	Unnamed tanker	FOR.	Ultramar	Deni
Feb. 19	Three hydrofoils	PAN.	Royal Hydrofoil	Gran
Feb. 26	Afran Equator	LIB.	Gulf Canada	Gran
Mar. 6	Stena Nordica	SWE.	C.N. Marine	Gran
Mar. 11	Unnamed barge	U.S.	B.C. Hydro	With
Mar. 16	Sea Level II	U.S.*	Woodward-Clyde	With
Mar. 16	Unnamed tanker	FOR.	Liquitransportation	Not
Mar. 20	Rocky Point	NET.*	Aird Berlis	Gran
Mar. 24	East River	U.S.*	Lydon Dredging	Grat
Mar. 27	Hannah 5101	U.S.	Universal Terminals	Gran
Apr. 1	Unnamed derrick barge	U.S.	Peter Kiewit Ltd.	Deni
Apr. 3	Boltentor/Ravensturm	GER.	Crosbie Offshore	Grat
Apr. 13	Hannah 2903	U.S.	Sunoco Inc.	Gran
Apr. 13	Astron	BER.	Coastal Shipping	Grat
Apr. 15	Alendale	LIB.	Gulf Canada	Grat
Apr. 16	Gemini	U.S.	Sunoco Inc.	Grat
Apr. 30	Western Narrows	U.S.*	Chevron	Grat
Apr. 30	Kruezturm	GER.	Crosbie Offshore	Grat
May 1	Emma Johanna	GER.	Canadian Transport Co.	Grat
May 4	Hans Egede	NOR.*	Sefel Geophysical	Grat
May 5	Atlantic Premier	SWE.	A.C.L. Canada Ltd.	With
May 5	Unnamed	FOR.*	Travocean Marseille	N.A
May 13	Jupiter	U.S.	Allied Chemical	Grat
May 13	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Grat
May 19	Dresden	GER.	Canadian Transport Co.	Grat
May 28	Kruezturm	GER.	Crosbie Offshore	Grat
May 28	Nordertor	GER.	Crosbie Offshore	Grat
June 2	Gulf Seal	U.S.*	Mobil Oil Canada	Grat
June 25	Brainstorm/Lucky	U.S.	Yukon Navigation	Grat
June 29	Arctic Tarsuit	CAN.	Fedcom & Navigation	Grat
July 2	Afran Leeward	LIB.	Gulf Canada	Grat
July 2	Morania Abaco	U.S.	Ultramar	Wit
July 3	Borgarin	DEN.*	Torngat Fish Producers	Wit
July 6	Irving Cedar	BER.	Atlantic Towing	Deni
July 8	Morania Abaco	U.S.	Ultramar	Grat
July 9	Unnamed schooner	U.S.	Georgia Pacific	Grat
July 20	Barbara Anne	U.S.	Q & O Transportation	Grat
July 23	Nepco 142	U.S.	Gulf Canada	Grat
Aug. 4	Saturn	U.S.	Petrosar	Grat
Aug. 20	Jupiter	U.S.	Esso Chemical	Grat
Aug. 26	Geopotes IX	NET.*	Gulf Canada	Grat

Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
Sept. 3	Gypsum Countess	U.K.	Canadian Salt	Granted
Sept. 9	Ravensturm/Schnoorturm	CAN.	Crosbie Offshore	Granted
Oct. 2	Burmah Bahamas	JAP.	Gulf Canada	Granted
Oct. 7	Sugar Island	U.S.*	Lydon Dredging	Granted
Oct. 9	Thamesfield	U.K.	Canadian Transport Co.	Granted
Oct. 20	Saturn	U.S.	Olco Oil	Granted
Nov. 10	Afran Meteor	LIB.	Gulf Canada	Granted
Nov. 13	Saturn	U.S.	B.P. Canada	Granted
Nov. 20	Crania	NET.	Halco	Denied
Nov. 26	Burmah Bahamas	JAP.	Gulf Canada	Granted
Nov. 27	Metro Sun	U.K.	Olco Inc.	Denied
Dec. 3	Cortland	U.S.	Sunoco Inc.	Granted
Dec. 10	Emma Johanna	GER.	Canadian Transport Co.	Granted
Dec. 11	Saturn	U.S.	Shell Canada	Granted

*on-coasting trade activity

Appendix DD

Water Transport Committee

LICENSES ISSUED IN 1981

Great Lakes

Licensee	No. of Licensed Ships
McKeil Work Boats	1
Canada Steamship Lines Inc.	4
A.B. McLean Ltd.	1
John Stone Shipping Limited	1
Quebec and Ontario Transportation Company Limited	1
	<hr/> 8

Mackenzie River

Licensee	No. of Licensed Ships
Arctic Transportation Ltd.	7
Cooper Barging Service Ltd.	8
Northern Transportation Company Limited	122
Len Cardinal Transport Ltd.	5
Norsask Marine Ltd.	2
	<hr/> 144

Canadian Western Arctic

Licensee	No. of Licensed Ships
Arctic Transportation Ltd.	22
Northern Transportation Company Limited	65
	<hr/> 87

Appendix EE

Water Transport Committee

118 SHIPPING CONFERENCES SERVING CANADA — 1981

American-West African Freight Conference
Canada-Mediterranean Freight Conference
Canada-United Kingdom Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Freight Conference
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference
Continental Canadian Westbound Freight Conference
Deli-Pacific Rate Agreement
East Canada-Japan Freight Conference
Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 9247
Inter-American Freight Conference — Section "A"
Inter-American Freight Conference — Section "B"
Inter-American Freight Conference — Section "C"
Japan/Korea-East Canada Freight Conference
Japan/Korea-West Canada Freight Conference
Latin America/Pacific Coast Steamship Conference
Mediterranean Canada Westbound Freight Conference
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference
Pacific/Australia-New Zealand Conference
Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section "A"
Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section "B"
Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section "C"
Pacific Indonesian Conference
Pacific Straits Conference
Pacific Westbound Conference
Philippines North American Conference
West Canada Freight Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 8760
Western Canada-Europe Conference
The Association of West Coast Steamship Companies
Malaysia-Pacific Rate Agreement
United States Great Lakes & St. Lawrence River Ports/West African Agreement No. 9420
North Europe-Canada Pacific Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Asbestos Conference
Java Pacific Rate Agreement
Canada European Eastbound Mail Committee
Polarctic Joint Service
Australia/Eastern Canada Shipping Conference
East Canada Freight Conference
Cavn/Saguenay Joint-Venezuelan Service
Thailand/Pacific Freight Conference
Eastern Canada-Colombia Tariff (Joint Service)
Five Line Far East Freight Conference
Australia-Pacific Coast Rate Agreement
New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines

Appendix FF

Motor Vehicle Transport Committee

ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAM AMOUNTS CERTIFIED FOR PAYMENT 1981 (MILLIONS OF DOLLARS)

119

	Amount Certified 1980			Amount Certified 1981		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	10.2	—	—	10.1*	—	—
Intra	—	—	—	—	—	—
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	—	8.1	—	—	9.6	—
Section 6 (Intra)	—	0.2	—	—	—	—
Section 6 (Selective Westbound)	3.1	2.6	—	3.3*	3.3	—
Section 6 (Selective Intra)	7.7	27.7	0.3	6.9	29.2	0.4
Section 6 (Provisional Intra)	0.2	0.5	—	—	—	—
Total for Program	21.2	39.1	0.3	20.3	42.1	0.4
Total of Claims Filed	207	13,438	24	183	12,787	20
Number of Claims Processed	214	13,360	23	181	12,264	18

* Estimate

Appendix GG

Review Committee

APPLICATIONS 1981

121

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE				
Canadian Pacific Ltd.	RTC Decision dated Jan. 2, 1981 which denied their application for restoration of access to certain private sidings of CNR located in the Montreal East terminals.	Mar. 10	Reviewable*	Modified Original Decision
Canadian National/Canadian Pacific Ltd.	RTC letter Decision dated Nov. 17, 1980 with respect to the cost of ownership on assets provided by the Federal Government under the Prairie branch line rehabilitation program.	Mar. 10	Reviewable*	Decision Pending
Ontario Ministry of Transportation and Communications	RTC Decision dated Oct. 23, 1980 in which the Committee was of the view that it didn't have jurisdiction to intervene in the matter of private siding rentals charged by the railways to various industries.	Mar. 30	Decision stayed pending further action of RTC	Decision Pending
MTRAC (Metro Toronto Residents Action Committee)	RTC Telex decision dated Feb. 11, 1981 which did not institute the speed and length of train restrictions referred to in recommendations 1-3 of Mr. Justice Grange's report.	Apr. 14	Denied	
Canadian Pacific Ltd.	Western Division Order WDR-00055 which assessed them the costs of construction and maintenance of a crossing located at mi. 136.80, Nelson Subd., B.C.	Apr. 16	Denied	
Canadian Pacific Ltd.	RTC Order No. R-29919 which assessed them the entire costs related to the construction of Condon Street over the tracks located at mi. 19.00, Edmundston Subd., in the town of Grand Falls, N.B.	Apr. 16	Denied	
Legal Aid Manitoba (Rossbrook House Inc.)	Western Division Order WDR-00049 which authorized the City of Winnipeg to construct an overhead bridge carrying Sherbrook-McGregor Streets over CN tracks at mi. 1.10 Carberry Subd., Man.	Apr. 16	Denied	
Canadian Pacific Ltd.	RTC Order No. R-31695 which authorized the Village of Perth-Andover to construct Birchwood Street at grade over Shogomoc Subd. mi. 99.23.	May 26	Denied	
Consolidated Rail Corporation	RTC Order No. R-31750 which allocated the cost of the widening & maintenance of the crossing surface located at mi. 180.6 Main Line Subd., to Conrail.	May 26	Denied	
M Roy Bergren	Western Division Order WDR-00095 which authorized CP Ltd. to abandon portions of their Melfort Subd., Sask.	May 26	Denied	
Referred to appropriate modal committee				

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Revised Action
Various Applications (5)	RTC Order No. R-31315 which granted authority to CNR to remove agency positions, caretaker position and station buildings at various points in Ont.	July 9	Denied	
Cornwall-Massena Bridge Committee	RTC telex decision which denied their request for a suspension of the tolls which became effective on June 1, 1981 on the Seaway International Bridge at Cornwall.	July 9	Denied	
Various Applications (4)	RTC Order No. R-31920 dated Feb. 24, 1981 which authorized CNR to abandon its operations from mi. 18.5 to mi. 63.3, Dartmouth Subd.	July 9	Reviewable*	Modified Original Decision
Canadian Pacific Ltd.	RTC Order No. WDR-00199 dated March 31, 1981 which ordered CP and CN to ensure that the railway facilities now in place between CP's South-Edmonton and CN's downtown stations are not altered until the future of the Edmonton-Calgary passenger-train service has been resolved.	July 24	Denied	
Canadian National	RTC Order R-32218 relating to special interswitching charges for distances exceeding 4 miles at Montreal, Toronto, Hamilton & North Bay.	Aug. 4	Denied	
Alberta Transportation	RTC Orders Nos. WDR-00284 and WDR-00304 which assessed to CNR amounts of \$62,500 in each order towards the construction of overhead bridges located at respectively mi. 50.46, Peace River Subd. and mi. 49.24, Peace River Subd.	Oct. 6	Denied	
Arctic Grain Ltd.	RTC decision dated June 30, 1981 which denied their application for review of Canadian Car Demurrage Bureau tariff no. CTC (F) 10 as applied to screenings derived from the cleaning of wheat, oats, barley etc. . . when such traffic moves for export.	Oct. 6	Denied	
Alberta Transportation	RTC Order WDR-00405 dated Aug. 12, 1981 specifically para. 13 which assessed an amount of \$62,500 to CN towards the construction of a subway to carry Highway No. 2 over and across CN tracks at mi. 5181, Peace River Subd.	Oct. 6	Denied	
Canadian Pacific Ltd.	RTC Order WDR-00429 dated Aug. 27, 1981 which assessed them an amount of \$62,500 towards the construction of an overhead bridge located at mi. 10.73 MacLeod Subd., Alta.	Nov. 13	Denied	

*Referred to appropriate modal committee

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Canadian Pacific Ltd.	RTC Order No. R-32563 dated Aug. 24, 1981 which ordered them to comply with Article 10 of the Sale Agreement in respect of the purchase of RDC9300, 9303, 9305 and 9307 by VIA Rail.	Nov. 27	Denied	
Gordon Taylor, M.P.	RTC Order No. WDR-00534 dated Oct. 23, 1981 which authorized CP to abandon a portion of the Langdon Subd. between mi. 58.3 and mi. 79.1, and also authorized CNR and CP to abandon a portion of the Langdon Subd. between mi. 85.5 and mi. 94.3, both in Alta.	Dec. 30	Denied	
TRANSPORT COMMITTEE				
Rm Air Enterprises Ltd.	ATC Decision No. 6247 which denied them Class 7 Group A-RW authority from a base at Langley Airport, B.C.	Feb. 10	Denied	
Knn Borek Air Ltd.	ATC Order dated Feb. 23, 1981 which directed them to produce documents to Northwest Territorial Airways Ltd. (Docket No. 5034)	Mar. 5	Denied	
Wdley Airways Ltd.	ATC Decision No. 6278 which granted them Class 4 and 9-4 Group C authority but denied them the Group B authority.	Mar. 10	Reviewable*	Re-affirmed Original Decision
Wpiti Aviation Ltd.	ATC Decision 6271 which granted to Dix Aviation Class 4 and 9-4 Groups A and B authority from a base at Grande Prairie, Alta.	Apr. 16	Denied	
Great Lakes Airlines Ltd.	ATC Decision 6303 which denied them authority to amend Licence No. 1641/66 (NS) by adding the point Montreal.	Apr. 16	Denied	
Aro Flying Academy Ltd.	ATC Decision 6334 which granted Sol-Air Aviation Class 7 Group A authority from a base at Vancouver, B.C.	Apr. 16	Denied	
Sondair Corporation	ATC Decision No. 6327 dated Jan. 8, 1981 which denied them authority to amend Licence ATC 501/74 (CF) by adding Group D authority.	Apr. 16	Reviewable	Modified Original Decision
Sondair Corporation	ATC Telex Decision dated Mar. 17, 1981 which denied their request for a waiver of Sec. 112(11) of the ACR's on a temporary basis.	Apr. 16	Reviewable	Modified Original Decision

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Act
Air-Dale Ltd.	ATC Order 1981-A-116 dated Mar. 11, 1981 which suspended their Licence No. A.T.C. 205/47(C) for a period of 14 days commencing 30 days from the date of the Order.	Apr. 16	Declined to review	
Ellair Ltd.	ATC telex decision dated Feb. 27, 1981 which authorized Calm Air, Ellair Ltd. and Ontario Central Airlines Ltd. to operate various air services on a temporary basis under the cover of certain licences held by Lambair Ltd. who is now in receivership.	Apr. 16	Denied	
Airways Training Ltd.	ATC telex decision dated Apr. 22, 1981 which denied them temporary authority to operate Group A aircraft.	May 1	Denied	
Aero Trades (Western) Ltd.	ATC Decision 6162 which denied them the addition of Group F authority to their Licence Nos. A.T.C. 1005/59(C) and 390/67(CF).	May 26	Denied	
Ostashek Outfitting Ltd.	ATC Decision 6276 which denied them authority to amend their Licence No. ATC 2848/78(C) by deleting condition nos. 2 and 3.	May 26	Reviewable*	Modif Origin Decisi
Richel Air Inc. (dba Aero Club de Montréal)	ATC Decision 6378 dated Mar. 4, 1981 which denied them Class 4, 9-4 and 7 Groups A and B authorities from a base at Saint-Hubert, Que.	May 26	Denied	
Hawk Airways Ltd.	ATC telex decision Apr. 20, 1981 re extension of another year to acquire Group C type aircraft.	May 26	Denied	
Air Newbec Inc.	ATC Decision 6311 which deferred final consideration of their application for Class 4 and Class 7 Groups A and B authority from a base at Bathurst, N.B., pending a decision of the Court of Queen's Bench of New Brunswick, Trial Division.	May 26	Declined to* review	Modif Origin Decisi
Air Canada	ATC Telex Decision dated June 8, 1981 granting them authority to match CP Air's YHW6 and YHX6 fares but which imposed them a condition prohibiting "Frills" i.e. meal service and other in flight amenities.	June 22	Reviewable	Modif Origin Decisi
Costa Cartage Ltd.	ATC Decision No. 6391 dated May 21, 1981 which approved Calm Air's application for review and rescission of the continuing waiver of subsection 112(11) of the ACR's granted to Lambair.	July 9	Denied	
Ontario Worldair Ltd.	Review of ATC Order 1981-A-205 which cancelled Licence ATC 504/74(CF).	July 9	Reviewable	Modif Origin Decisi

*Referred to appropriate modal committee

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Co Air Flight Centre Ltd. (Vancouver Flight Centre)	Review of ATC telex decision May 14, 1981 which denied temporary or satellite authority to provide Class 7 from a base at Pitt Meadows, B.C.	July 9	Carrier withdrew	
Soundair Ltd.	ATC telex decision May 5, 1981 cancelling Licences Nos. ATC 691/53(C) & ATC 221/55(CF).	July 9	Denied	
Air Caravane & Soundair Corp.	ATC Order No. 1981-A-247 which cancelled Air Caravane Inc.'s licences Nos. ATC 666/79(CF) and 3032/79(C).	July 9	Denied	
Co Air	ATC Order No. 1981-A-367 dated July 3, 1981 which suspended their tariff No. CTC(A)222 (re. Sky Bus/Aerobus one way fares).	July 9	Denied	
Wings Aviation Ltd.	ATC Telex Decision dated June 12, 1981 which denied their request for an extension of time to July 15/81 on Order No. 1981-A-179.	July 14	Reviewable	Modified Original Decision
Astin Airways Ltd.	ATC letter decision dated Mar. 30, 1981 which denied their request that the temporary authority granted to Bearskin Lake Air Services to operate a Class 3 service authorized to Slate Falls Airways Ltd. to various points in Ont. be rescinded.	July 24	Denied	
Aviation Portneuf Ltée	ATC telex decision May 15, 1981 which denied their request for a stay of ATC Decision 6376 and ATC Order 1981-A-114.	July 24	Denied	
Iron Helicopters Ltd.	ATC Decision 6428 which denied their request to operate Class 7 Group C-RW from a base at Vancouver, B.C.	July 24	Denied	
Western Air Services	ATC telex decision May 11, 1981 which denied their request to operate Satellite Flying Training Schools at Wingham & Hanover from April 15, 1981 to December 15, 1981.	July 24	Denied	
air Services Ltd. (Yellow Air)	Review of ATC Decision 6440 dated May 8, 1981 which denied them Class 2 Group D authority to serve various points in B.C.	July 24	Denied	
Woldways Canada Ltd.	ATC telex decision dated July 22, 1981 which denied effective Aug. 1, 1981 their request for relief from route protection between certain named points as well as for the provisions of charter service to and from Saglek, all in Newfoundland, for the period of their 1981 contract with PetroCanada and which maintained a complaint filed by EPA.	July 30	Reviewable*	Modified Original Decision

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Rev Act
Nordair Ltd.	ATC Order No. 1981-A-394 dated July 17, 1981 which disallowed reduced fares to become effective July 13, 1981 between Toronto-Thunder Bay and Toronto-Winnipeg under cover of their Tariff No. CTC(A)47.	July 30	Denied	
Air Atonabee Ltd.	ATC Order No. 1981-A-314 dated June 17, 1981 which cancelled their Licences Nos. A.T.C. 2140/72(C) and A.T.C. 462/72(CF) in respect of their Group A authority.	July 30	Reviewable*	Deci Penc
Point du Jour	ATC Decision 6408 which denied their request to operate Class 4 using Group A-RW under Licence 2395/74(H).	July 30	Denied	
Air Caravane (Quebec) Inc.	ATC Order No. 1981-A-309 dated June 9, 1981 which cancelled their Licence No. ATC 2392/74(NS) Class 2 Group D authority serving Montreal, Alma and Roberval/Dolbeau, Que.	July 30	Denied	
Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd.	Review of ATC Decision 6439 which denied authority to operate Class 3 Group E from Kelowna, B.C.	Aug. 4	Denied	
Pacific Western Airlines Ltd.	ATC Order No. 1981-A-287 dated June 5, 1981 which deleted Condition No. 2 of Wardair's Licence No. A.T.C. 3025/79(C).	Aug. 4	Denied	
Westwind Aviation Ltd.	ATC Decision No. 6454 dated May 20, 1981 which denied them Class 4 Groups A & B authority from a base at Dawson Creek, B.C.	Aug. 5	Reviewable*	Deci Penc
Wardair Canada (1975) Ltd.	ATC Order No. 1981-A-372 dated July 6, 1981 which ordered them to cease and desist from promoting, soliciting and selling ABC's seats on the deferred payment plan to all Inter-vac customers.	Aug. 19	Denied	
Air Atonabee Ltd.	ATC Decision No. 6504 dated July 21, 1981 which denied their motion for leave to amend their current application before the ATC re STOL service Toronto-Ottawa-Montreal.	Aug. 25	Denied	
Air Caravane (Quebec) Inc.	ATC Order No. 1981-A-334 dated June 25, 1981 which deleted Condition No. 2 of Air Alma's Licence No. ATC 3090/80(NS).	Sept. 25	Denied	
Air Work Inc.	ATC Decision No. 6398 dated Mar. 24, 1981 which denied them Class 4 Group A-RW authority from a base at Fairview, Alta.	Sept. 25	Denied	

*Referred to appropriate modal committee

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
South West Air Ltd.	ATC Order No. 1981-A-281 dated June 12, 1981 which granted them relief from route protection in Group A and for cargo only in Group B and C for an experimental period of one year.	Sept. 25	Denied	
Aeropro Inc.	ATC Decision 6470 dated June 16, 1981 which denied them Class 4 and 9-4 Group B authority from bases at St-Honoré, P.Q. and on a seasonal basis from Lac Margane (Chute-des-Passes), Que.	Sept. 25	Denied	
EN Canada Ltd.	ATC Order No. 1981-A-262 which authorized Air Canada to modify its charges for hazardous material to read \$20 per shipment weighing 11 pounds or more and \$10 per shipment weighing 10 pounds or less.	Sept. 25	Denied	
Earskin Lake Air Service Ltd.	ATC Telex Decision dated June 19, 1981 which granted a waiver from Positioning Charges Regulations to Air-Dale Ltd. from a base at Sioux Lookout, Ont.	Sept. 25	Denied	
Blair Ltd.	ATC Order No. 1981-A-406 dated July 28, 1981 which granted Scotlendair Ltd. to also operate Group B aircraft from a base at Nelson House, Man.	Oct. 6	Denied	
Taxi Aerien Sorel Inc.	ATC Decision 6463 dated June 3, 1981 which denied them Class 4 Group A and B authority from a base at Sorel, Que.	Oct. 6	Denied	
Nelson Helicopters Ltd.	ATC Decision No. 6469 dated June 12, 1981 which denied them Class 4 and 7 authority using Group A-RW from a base at Fort Nelson, B.C.	Oct. 6	Denied	
Air Canada	ATC Orders 1981-A-470, 1981-A-562 & 1981-A-568 dated Aug. 17, 1981 and Sept. 4, 1981 respectively which suspended various tariff filings from Canada to Switzerland, from Canada to Florida, from Canada to United Kingdom and in respect of their application for special tariff permission re fares between France and Canada.	Oct. 8/9	Denied	
Pro-Canada Exploration Inc.	ATC Telex Decisions of Sept. 3 and 4, 1981 which denied their request for a stay of Aug. 28, 1981 ATC Telex Decision pending their appeal of the said Aug. 28, 1981 decision to the Minister of Transport.	Oct. 9	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Revised Action
Air Canada	ATC telex decisions dated Oct. 9, 1981 concerning their various tariff filings with respect to Florida and Switzerland, respectively.	Oct. 16	Reviewable in part	Modified Original Decision
Time Air Ltd.	ATC telex decision dated Sept. 24, 1981 which denied their application for temporary authority to serve the point Jasper/Hinton under Licence No. A.T.C. 1645/66(NS).	Oct. 26	Reviewable*	Modified Original Decision
CP Air	ATC Decision which granted United Airlines the permission to operate a charter flight between Toronto and St. Maarten departing Nov. 22, 1981 and returning Nov. 28, 1981.	Nov. 10	Reviewable*	Modified Original Decision
Spur Aviation Ltd.	ATC Decision 6455 dated May 25, 1981 which denied them Class 4 Groups A, B and C authorities under Licence A.T.C. 2307/74(C) from a base at Yellowknife, N.W.T.	Nov. 13	Reviewable	Decision Pending
Wetaskiwin Air Services Ltd.	ATC Decision No. 6537 which denied them Group B aircraft authority under Licence No. A.T.C. 2364/74(C) under which they presently have Class 4 and 7 Group A authority from a base at Wetaskiwin, Alta.	Nov. 13	Reviewable*	Modified Original Decision
Air Canada	ATC Order No. 1981-A-667 dated Oct. 27, 1981 which disallowed certain fares between Montreal and Toronto on the one hand and Basle and Geneva, Switzerland.	Dec. 8	Reviewable	Modified Original Decision
Air Canada	ATC Letter decision dated June 12, 1981 which denied their request that ATC Orders Nos. 1981-A-125 and 1981-A-136 respectively dated Feb. 25 and Mar. 19, 1981 be rescinded and that the said Orders be also reviewed.	Dec. 8	Carrier withdrew	
British Airtours	ATC telex decision dated Dec. 7, 1981 which denied their request to consolidate three charters between Toronto/Belfast/Prestwick/London on Dec. 19, 1981.	Dec. 11	Denied	
Regionair (1981) Inc.	ATC Order No. 1981-A-664 dated Oct. 30, 1981 which cancelled the point Havre St. Pierre from Licence No. ATC 448/49(NS).	Dec. 30	Denied	
Transports des Monts	ATC Decision No. 6603 dated Nov. 19, 1981 which denied them Class 4 Group A-RW authority from a base at Sainte-Anne-des-Monts.	Dec. 30	Denied	

*Referred to appropriate modal committee

WATER TRANSPORT COMMITTEE

Canadian National	WTC telex decision dated Nov. 9, 1981 which denied their request for stay of WTC Decision 16-81 which concerns the applicability of Section 27 of the N.T.A.	Nov. 27	Denied
Canadian National	WTC telex decision dated Dec. 21, 1981 which denied their request for an extension of time from Dec. 21, 1981 to Jan. 29, 1982 for giving notice under Sec. 27 of the N.T.A. involving CN and its commercial partners in the CAST Group.	Dec. 22	Denied

Appendix HH

Review Committee

130 CASES FROM 1980

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Authority
L'Association des propriétaires du Lac Sept-Iles	ATC Decision 5966 which granted 87322 Canada Ltd., Class 4 Group A authority from a base at St. Raymond, Que.	Mar. 11	Reviewable*	Mod Orig Dec
Pacific Western Airlines/ Calm Air	ATC Decision 6046 which granted Lambair a waiver of Condition No. 3 (Route protection) of Licence 1153/60(C) with respect to goods only.	July 11	Reviewable*	Re-a Orig Dec
Quebecair/Les Ailes du Nord	ATC telex decision dated Aug. 1, 1980 which granted Airgava Ltd. temporary authority to add Sept-Iles to their Licences 3030/79(NS) and 3031/79(NS).	Aug. 18	Reviewable*	Mod Orig Dec
Air Satellite	ATC telex decision dated Aug. 1, 1980 which granted Airgava Ltd. temporary authority to add Sept-Iles to their Licences 3030/79(NS) and 3031/79(NS).	Sept. 5	Reviewable*	Mod Orig Dec
Ontario Ministry of Transportation and Communications	RTC Order No. R-31302 which granted CNR authority to remove agency positions and station buildings in Ont.	Oct. 17	Reviewable*	Mod Orig Dec
C.A.V.U. Aviation Ltd.	ATC Decision 6203 which denied them Class 4 and 9-4 Groups B and C authority from a base at Nanaimo, B.C.	Oct. 30	Reviewable*	Mod Orig Dec
Straits Airbridge Airways Ltd.	ATC Decision 6208 which denied them Class 3 Group C authority serving various points in B.C.	Oct. 30	Reviewable*	Re-a Orig Dec
Various Applications (3)	RTC Order No. R-31079 which authorized VIA Rail Canada and CP Ltd. to integrate transcontinental trains Nos. 1 and 2 and service between Sudbury and White River, Ont.	Nov. 12	Reviewable	Mod Orig Dec
Various Applications(5)	RTC Order R-31299 which authorized certain railways to abandon different passenger-train services in the Province of Ont.	Dec. 5	Reviewable*	Mod Orig Dec

*Referred to appropriate modal committee

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Pacific Western Airlines	ATC Decision 6060 which denied them authority to also serve the point Cold Lake/Grand Centre, Alta.	Dec. 18	Reviewable*	Modified Original Decision
Corporation of the District of Brnaby	RTC Letter Decision dated June 30, 1980 which assessed them the costs of construction of a new crossing at mi. 119.56 Cascade Subd., CP Rail.	Dec. 30	Reviewable*	Decision Pending
Canadian National Railways	RTC Order No. R-31204 which ordered CN to pay a certain amount towards the cost of reconstruction of a bridge at mi. 16.89 Edson Subd., Alta.	Dec. 30	Reviewable*	Re-affirmed Original Decision
*If referred to appropriate modal committee				

Appendix II

Review Committee

HEARINGS 1981

Applicant	Application	Date of Hearing	Review Action
Various Applications (5)	RTC Order No. 31315 which granted authority to CNR to remove agency positions, caretaker position and station buildings at various points in Ont.	Mar. 24	Denied
Air Canada	ATC telex decision dated Oct. 9, 1981 concerning their various tariff filings with respect to Florida and Switzerland, respectively.	Oct. 16	Modified Original Decision

Appendix JJ

Review Committee

132 JUDGEMENTS OF THE MINISTER OF TRANSPORT

Appellant	In the Matter of	Date of Judgement	Judgement
Air Satellite Inc.	ATC Decision 6034 which denied them Class 2, Groups B and C aircraft authority between points in Que.	Feb. 9	Sent to C for review. Re-affirmed Original Decision. Denied
Les Ailes du Nord Ltée	Review Committee decision dated Dec. 28, 1979 which denied their Application for review of ATC Decision 5905.	Feb. 9	Denied
Austin Airways	ATC Decision 6139 which denied them authority to serve additional points in N.W.T. under Licence A.T.C. 86/46(NS).	Mar. 23	Denied by directs C undertak study & back before Dec. 31. Denied (late filing)
Grondin Transport Inc.	ATC Decision 6339 which denied them Class 4 Group B authority from a base at St-Frédéric de Beauce, Que.	Apr. 21	Denied
City of Niagara Falls	ATC Order 1980-A-722 which allowed a transfer of Licences Nos. ATC 920/58(H) and ATC 345/64(H) from Niagara Heli-Air to Pan-Air Helicopters Ltd.	June 12	Denied
I.M.P. Group Ltd.	ATC Order No. 1980-A-717 which upon review re-affirmed the approval of an application by Eastern Flying Service for Class 4, 7 and 9-4 authorities using Groups B and C aircraft from a base at Halifax, N.S.	Aug. 19	Denied
Flying Tiger Line Inc.	ATC Decision 6337 which denied them Class 9-2 Groups G and H authorities between points in U.S.A. and Canada.	Aug. 20	Denied
Time Air Ltd.	ATC Decision 6542 dated Sept. 3, 1981 which granted them a Class 2 Groupe E authority for an experimental period of three years between Lethbridge, Kelowna and Vancouver, traffic rights being prohibited between Kelowna and Vancouver.	Nov. 30	Approved part. Remained of Decision sent to C for review. Decision Pending
Inter City Airways Inc. (June 4/81)	ATC Decision 6442 which denied authority to operate a Class 3 Group C serving the points Oshawa & Ottawa, Ont.	Dec. 21	Sent to C for review. Decision Pending

RESEARCH REPORTS AVAILABLE TO THE PUBLIC

133

1981

Report No.	Title
10-81-01	Local Air Services in Canada's North 1970, 1975, 1978. Services aériens locaux dans le nord du Canada 1970, 1975, 1978.
10-81-02	Impact of Rail Rationalization Pro- posals on the Net Income Position of the Grain Producer in Saskatchewan. Répercussions des propositions de rationalisation des chemins de fer sur le revenu net des céréaliculteurs de la Saskatchewan.
10-81-03	Hudson's Bay Railway Interchange Study. Étude sur la liaison offerte par la Hudson's Bay Railway.
10-81-04	The Basic Economics of Air Carrier Operations. Principes économiques liés au transport aérien.
10-81-05	The Market Potential for Canadian- Registered Vessels Capable of Carrying Both Great Lakes and Ocean Cargoes. Marchés offerts aux navires d'immatricu- lation canadienne pouvant trans- porter des cargaisons sur les Grands Lacs et par mer.
10-81-06	Incremental Cost Implications of an Off-track Elevator at Valleyview. Portée de l'accroissement du coût lié à la construction d'un élévateur hors- voie à Valleyview.
10-81-07	Unit Toll Licences and Airline Conduct: The Extent of Competition. Permis de services à tarif unitaire et conduite des lignes aériennes : Étendue de la concurrence.

1980

Report No.	Title
10-80-01	Economic Feasibility of Off-Track Elevators. Praticabilité économique des éléva- teurs hors-voie.
20-80-02	A Glossary for the Canadian Air Travel Industry. Glossaire de l'industrie du transport aérien au Canada.
10-80-03E	Canadian For-Hire Trucking and the Effects of Regulation: A Cost Structure Analysis.
10-80-03F	L'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui et les effets de la réglementation : Une analyse de la structure des coûts.
40-80-04	Transborder Air Courier Services. Services aériens de courrier trans- frontières.
20-80-05	Cost and Capital Characteristics of the Canadian Trucking Industry. Caractéristiques des coûts et des capi- taux de l'industrie canadienne du camionnage.
10-80-06E	Economies of Scale in the Airline Industry.
10-80-06F	Économies d'échelle dans l'industrie du transport aérien.
40-80-07	Effects of Regulation on the Canadian Intercity Bus Industry. L'industrie canadienne du transport interurbain par autocar et les effets de la réglementation.
20-80-08	Roadside Measurement of Road Cargo Flows in Peru. Mesure du volume de marchandises transportées par camion au Pérou.

Report No.	Title
10-80-09E	Wood Transport in Northwestern Quebec.
10-80-09F	Le transport du bois dans le secteur nord-ouest du Québec.
10-80-10E	Intermodal Transportation for Containers and Trailers: An Exploratory Study.
10-80-10F	Système de transport multimodal de conteneurs et de remorques.
20-80-11E	Liability for the Carriage of Passengers by Water in Canada.
20-80-11F	Responsabilité à l'égard des passagers transportés par voie d'eau au Canada.
40-80-12E	An Assessment of the Effectiveness of Restrictions on Low Priced Air Fares.
40-80-12F	Une évaluation de l'efficacité des restrictions sur les tarifs aériens réduits.
40-80-13E	Local Service Air Carriers Providing Unit Toll Services in Southern Canada: 1972-1978.
40-80-13F	Services aériens locaux à taux unitaires dans le sud du Canada : 1972-1978.
40-80-14E	A Review of Low Priced Air Fares: 1979.
40-80-14F	Une revue des tarifs aériens réduits : 1979.

OTHER RESEARCH PUBLICATIONS

A Guide for the Canadian Air Traveller, Second Edition.
Transport aérien : Guide du voyageur canadien deuxième éd.

Research Seminar Series, Spring 1981.
Série de séminaires de recherche, Printemps 1981.

Research Seminar Series, Fall 1980.
Série de séminaires de recherche, Automne 1980.

Transport Review: Trends and Selected Issues, 1981.
Les transports : Tendances et questions particulières, 1981.

Public Meeting on Problems of the Handicapped with Regard to Public Transportation Under Federal Jurisdiction: Summary of Proceedings.

Assemblée publique concernant les problèmes des handicapés face aux services de transport en commun de compétence fédérale : Compte rendu des discussions.

Research Seminar Series, Fall 1979/Spring 1980.
Série de séminaires de recherche, Automne 1979/Printemps 1980.

Rapport N°	Titre
10-80-09F	Le transport du bois dans le secteur nord-ouest du Québec.
10-80-09E	Wood Transport in Northwestern Quebec.
10-80-10F	Système de transport multimodal de conteneurs et de remorques.
10-80-10E	Intermodal Transportation for Containers and Trailers: An Exploratory Study.
20-80-11F	Responsabilité à l'égard des passagers transportés par voie d'eau au Canada.
20-80-11E	Liability for the Carriage of Passengers by Water in Canada.
40-80-12F	Une évaluation de l'efficacité des restrictions sur les tarifs aériens réduits.
40-80-12E	An Assessment of the Effectiveness of Restrictions on Low Priced Air Fares.
40-80-13F	Services aériens locaux à taux unitaires dans le sud du Canada : 1972-1978.
40-80-13E	Local Service Air Carriers Providing Toll Services in Southern Canada: 1972-1978.
40-80-14F	Une revue des tarifs aériens réduits : 1979.
40-80-14E	A Review of Low Priced Air Fares: 1979.
AUTRES RAPPORTS DE RECHERCHE	
Transport aérien: Guide du voyageur canadien deuxième éd.	
A Guide for the Canadian Air Traveller, Second Edition.	
Série de séminaires de recherche, Automne 1980.	
Research Seminar Series, Fall 1980.	
Série de séminaires de recherche, Printemps 1981.	
Research Seminar Series, Spring 1981.	
Les transports : Tendances et questions particulières.	
Transport Review: Trends and Selected Issues: 1981.	
Assemblée publique concernant les problèmes handicapés face aux services de transport en commun de compétence fédérale : Compte rendu de discussions.	
Public Meeting on Problems of the Handicapped with Regard to Public Transportation Under Federal Jurisdiction: Summary of Proceedings.	
Série de séminaires de recherche, Automne 1979/Printemps 1980.	
Research Seminar Series, Fall 1979/Spring 1980.	

APPORTS DE RECHERCHE MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC

Titre	Rapport No	1980
Services aériens locaux dans le nord du Canada 1970, 1975, 1978.	10-80-01	Praticabilité économique des élévateurs hors-voie.
Local Air Services in Canada's North 1970, 1975, 1978.	20-80-02	Glossaire de l'industrie du transport aérien au Canada.
Répercussions des propositions de rationalisation des chemins de fer sur le revenu net des céréaliculteurs de la Saskatchewan.	10-80-03F	L'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui et les effets de la réglementation : Une analyse de la structure des coûts.
Impact of Rail Rationalization Proposals on the Net Income Position of the Grain Producer in Saskatchewan.	10-80-03E	Canadian For-Hire Trucking and the Effects of Regulation: A Cost Structure Analysis.
Étude sur la liaison offerte par la Hudson's Bay Railway.	40-80-04	Services aériens de courrier trans-frontières.
The Basic Economics of Air Carrier Operations.	20-80-05	Caractéristiques des coûts et des capitaux de l'industrie canadienne du camionnage.
Marchés offerts aux navires d'immatriculation canadienne pouvant transporter des cargaisons sur les Grands Lacs et par mer.	10-80-06F	Economies d'échelle dans l'industrie du transport aérien.
The Market Potential for Canadian-Registered Vessels Capable of Carrying Both Great Lakes and Ocean Cargoes.	10-80-06E	Economies of Scale in the Airline Industry.
Portée de l'accroissement du coût lié à la construction d'un élévateur hors-voie à Valleyview.	40-80-07	L'industrie canadienne du transport interurbain par autocar et les effets de la réglementation.
Incremental Cost Implications of an Off-track Elevator at Valleyview.	20-80-08	Effects of Regulation on the Canadian Intercity Bus Industry.
Permis de services à tarif unitaire et conduite des lignes aériennes : Étendue de la concurrence.		Mesure du volume de marchandises transportées par camion au Pérou.
Unit Toll Licences and Airline Conduct: The Extent of Competition.		Roadside Measurement of Road Cargo Flows in Peru.

Comité de révision

Appelante	Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement	Renvoi à la décision
Air Satellite Inc.	Décision n° 6034 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 2, entre divers points au Québec, au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	9 fév.	Décision n° 6034 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 2, entre divers points au Québec, au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	Rejeté
Les Ailes du Nord Ltée	Décision du Comité de révision du 28 déc. 1979, rejetant la requête en révision de la décision n° 5905 du C.T.A.	9 fév.	Décision n° 5905 du C.T.A., rejetant la requête en révision de la décision n° 5905 du C.T.A.	Rejeté
Austin Airways	Décision n° 6139 du C.T.A., rejetant l'autorisation de desservir des points additionnels dans les T. N.-O., aux termes du permis C.T.A. 86/46(NS).	23 mars	Décision n° 6139 du C.T.A., rejetant l'autorisation de desservir des points additionnels dans les T. N.-O., aux termes du permis C.T.A. 86/46(NS).	Rejeté, puis révisé
Gronbin Transport Inc.	Décision n° 6339 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Saint-Frédéric-de-Beauce (Qué.), un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe B.	21 avril	Décision n° 6339 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Saint-Frédéric-de-Beauce (Qué.), un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe B.	Rejeté (en partie)
Ville de Niagara Falls	Ordonnance n° 1980-A-722 du C.T.A., autorisant le transfert des permis C.T.A. 920/58(H) et C.T.A. 345/64(H), de Niagara Heli-Air à Pan-Air Heli-copters Ltd.	12 juin	Ordonnance n° 1980-A-722 du C.T.A., autorisant le transfert des permis C.T.A. 920/58(H) et C.T.A. 345/64(H), de Niagara Heli-Air à Pan-Air Heli-copters Ltd.	Rejeté
I.M.P. Group Ltd.	Ordonnance n° 1980-A-717 du C.T.A., confirmant, par suite d'une révision, l'agrément de la requête faite par Eastern Flying Service, en autorisation d'exploiter à partir d'une base située à Halifax (N.-E.), des services des classes 4, 7 et 9-4, au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	19 août	Ordonnance n° 1980-A-717 du C.T.A., confirmant, par suite d'une révision, l'agrément de la requête faite par Eastern Flying Service, en autorisation d'exploiter à partir d'une base située à Halifax (N.-E.), des services des classes 4, 7 et 9-4, au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	Rejeté
Flying Tiger Line Inc.	Décision n° 6337 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'assurer un service de la classe 9-2, entre des points situés aux États-Unis et au Canada, au moyen d'aéronefs des groupes G et H.	20 août	Décision n° 6337 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'assurer un service de la classe 9-2, entre des points situés aux États-Unis et au Canada, au moyen d'aéronefs des groupes G et H.	Rejeté
Time Air Ltd.	Décision n° 6542 du C.T.A., en date du 3 sept. 1981, autorisant, à titre d'essai pendant trois ans, l'exploitation d'un service de la classe 2, entre Lethbridge, Kelowna et Vancouver, au moyen d'aéronefs du groupe E, avec suppression des droits de trafic entre Kelowna et Vancouver.	30 nov.	Décision n° 6542 du C.T.A., en date du 3 sept. 1981, autorisant, à titre d'essai pendant trois ans, l'exploitation d'un service de la classe 2, entre Lethbridge, Kelowna et Vancouver, au moyen d'aéronefs du groupe E, avec suppression des droits de trafic entre Kelowna et Vancouver.	Rejeté
Inter City Airways Inc.	Décision n° 6442 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 3, entre Oshawa et Ottawa (Ont.), au moyen d'aéronefs du groupe C.	21 déc.	Décision n° 6442 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 3, entre Oshawa et Ottawa (Ont.), au moyen d'aéronefs du groupe C.	Rejeté

Requête		Date de révision	Décision	Décision
Requérante Pacific Western Airlines	Décision n° 6060 du C.T.A., rejetant l'autorisation de desservir également les points Cold Lake/Grand Centre (Alb.).	18 déc.	Révisable*	Décision originale modifiée
	Décision rendue par lettre le 30 juin 1980 par le C.T.C.F., imposant à la corporation les coûts de construction de nouveaux passages à niveau au point milliaire 119.56 de la subdivision Cascade de CP Rail.	30 déc.	Révisable*	Décision pendante
	Ordonnance n° R-31204 du C.T.C.F., sommant le CN d'assumer une partie des coûts de reconstruction d'un pont au point milliaire 16.89, de la subdivision Edson (Alb.).	30 déc.	Révisable*	Décision originale confirmée

transmise au comité modal compétent

Annexe II Comité de révision

UDIENCES 1981

Requête		Date de l'audience	Révision	Décision
Requérante Chemins de fer Nationaux du Canada	Ordonnance n° 31315 du C.T.C.F., autorisant les gardiens ainsi que des gares en Ontario, des postes de préposés aux messageries et de chemins de fer Nationaux du Canada à supprimer	24 mars	Rejetée	Décision originale
	Décisions du C.T.A. rendues par télex le 9 oct. 1981, concernant des tarifs applicables d'une part, à la Floride et, d'autre part, à la Suisse.	16 oct.		Décision originale modifiée

usieurs requêtes (5)

r Canada

Requérante	Requête	Date de révision	Révisable	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*
L'Association des propriétaires du Lac Sept-Îles	Décision n° 5966 du C.T.A., autorisant 87322 Canada Ltd. à exploiter, à partir d'une base située à Saint-Raymond (Qué.), un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe A.	11 mars	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*
Pacific Western Airlines/Calm Air	Décision n° 6046 du C.T.A., accordant à Lambair une dispense de l'application de la condition n° 3 du permis 1153/60(C), relative à la protection de route, à l'égard des marchandises seulement.	11 juillet	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*
Québecair/Les Ailes du Nord	Décision par téléx rendue par le C.T.A. le 1 ^{er} août 1980, autorisant temporairement Airgava Ltd. à desservir Sept-Îles, aux termes des permis 3030/79(NS) et 3031/79(NS). Décision par téléx rendue le 1 ^{er} août 1980 par le C.T.A., autorisant temporairement Airgava Ltd. à desservir Sept-Îles, aux termes des permis 3030/79(NS) et 3031/79(NS).	18 août	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*
Air Satellite	Ordonnance n° R-31302 du C.T.C.F., autorisant le CN à supprimer des postes de préposés aux messageries et des gares en Ontario. Décision n° 6203 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Nanaimo (C.-B.), des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs des groupes B et C. Décision n° 6208 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 3, entre divers points situés en Colombie-Britannique, au moyen d'aéronefs du groupe C.	5 sept.	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*
Ministère des Transports et des Communications de l'Ontario	Décision n° 6203 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Nanaimo (C.-B.), des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs des groupes B et C. Décision n° 6208 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 3, entre divers points situés en Colombie-Britannique, au moyen d'aéronefs du groupe C.	17 oct.	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*
C.A.V.U. Aviation Ltd.	Décision n° 6203 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Nanaimo (C.-B.), des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs des groupes B et C. Décision n° 6208 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 3, entre divers points situés en Colombie-Britannique, au moyen d'aéronefs du groupe C.	30 oct.	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*
Straits Airbridge Airways Ltd.	Ordonnance n° R-31079 du C.T.C.F., autorisant VIA Rail Canada et CP Ltée à intégrer les services assurés au moyen des trains transcontinentaux n° 1 et 2 et le service assuré entre Sudbury et White River (Ont.). Ordonnance n° R-31299 du C.T.C.F., autorisant certaines compagnies ferroviaires à abandonner divers services-voyageurs en Ontario.	30 oct.	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*
Plusieurs requêtes (3)	Ordonnance n° R-31079 du C.T.C.F., autorisant VIA Rail Canada et CP Ltée à intégrer les services assurés au moyen des trains transcontinentaux n° 1 et 2 et le service assuré entre Sudbury et White River (Ont.). Ordonnance n° R-31299 du C.T.C.F., autorisant certaines compagnies ferroviaires à abandonner divers services-voyageurs en Ontario.	12 nov.	Révisable	Révisable	Révisable	Révisable	Révisable	Révisable	Révisable
Plusieurs requêtes (5)	Ordonnance n° R-31299 du C.T.C.F., autorisant certaines compagnies ferroviaires à abandonner divers services-voyageurs en Ontario.	5 déc.	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*	Révisable*

*Transmise au comité modal compétent

Requérante	Requête	Date de révision	Date de		Requérante
			Décision	Révision	
Transports des Monts	Décision n° 6603 du C.T.A., en date du 19 nov. 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Sainte-Anne-des-Monts, un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	30 déc.	Rejetée		
Canadien National	Décision par téléx rendue le 9 nov. 1981, par le C.T.E., rejetant la requête en suspension de la décision n° 16-81 du C.T.E. relative à l'application de l'article 27 de la L.N.T.	27 nov.	Rejetée		
Canadien National	Décision par téléx rendue le 21 déc. 1981, par le C.T.E., rejetant la requête en vue de reporter, du 21 déc. au 29 jan. 1982, le délai d'avis aux termes de l'article 27 de la L.N.T., par les Chemins de fer Nationaux et leurs associés commerciaux du groupe CAST.	22 déc.	Rejetée		

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Requérante		Requête		Date de révision	Révision	
Air Canada	Partielle-lement modifiée	Décision du C.T.A. rendue par téléx le 9 oct. 1981, concernant les divers tarifs déposés pour les vols à destination de la Floride et de la Suisse.	16 oct.	Révisable	Révisable	Décision originalement modifiée
Time Air Ltd.	Révisable*	Décision du C.T.A. rendue par téléx le 24 sept. 1981, rejetant l'autorisation de desservir temporairement le point Jasper/Hinton, aux termes du permis C.T.A. 1645/66(NS).	26 oct.	Révisable*	Révisable*	Décision originalement modifiée
CP Air	Révisable*	Décision du C.T.A., autorisant United Air Lines à assurer un vol d'affrètement entre Toronto et Saint-Martin, le départ et l'arrivée s'effectuant les 22 et 28 nov. 1981, respectivement.	10 nov.	Révisable*	Révisable*	Décision originalement modifiée
Spur Aviation Ltd.	Révisable	Décision n° 6455 du C.T.A., en date du 25 mai 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, aux termes du permis C.T.A. 2307/74(C), un service de la classe 4, à partir d'une base située à Yellowknife (T.N.-O.), au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C.	13 nov.	Révisable	Révisable	Décision partiellement modifiée
Wetaskiwin Air Services Ltd.	Révisable*	Décision n° 6537 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe B, aux termes du permis C.T.A. 2364/74(C) qui autorise la compagnie à exploiter, à partir d'une base située à Wetaskiwin (Alb.), des services des classes 4 et 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	13 nov.	Révisable*	Révisable*	Décision partiellement modifiée
Air Canada	Révisable	Ordonnance n° 1981-A-667 du C.T.A., en date du 27 oct. 1981, rejetant certains tarifs déposés pour les vols entre Montréal et Toronto et entre Bâle et Genève (Suisse).	8 déc.	Révisable	Révisable	Décision partiellement modifiée
Air Canada	Retirée par le transporteur	Décision rendue par lettre le 12 juin 1981 par le C.T.A., rejetant la requête en annulation et en révision des ordonnances n°s 1981-A-125 et 1981-A-136, en date des 25 fév. et 19 mars respectivement.	8 déc.	Retirée par le transporteur	Retirée par le transporteur	Décision partiellement modifiée
British Airtours	Réjetée	Décision du C.T.A. rendue par téléx le 7 déc. 1981, rejetant la requête en vue de regrouper 3 vols d'affrètement entre Toronto/Belfast/Prestwick/Londres, le 19 déc. 1981.	11 déc.	Réjetée	Réjetée	Décision partiellement modifiée
Regionalr (1981) Inc.	Réjetée	Ordonnance n° 1981-A-664 du C.T.A. en date du 30 oct. 1981, supprimant le point Havre Saint-Pierre du permis C.T.A. 448/49(NS).	30 déc.	Réjetée	Réjetée	Décision partiellement modifiée

*Transmise au comité modal compétent

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
NEEN Canada Ltd.	Ordonnance n° 1981-A-262 du C.T.A., autorisant Air Canada à hausser ses taux pour le transport de marchandises dangereuses à \$20 par expédition de 11 livres ou plus et à \$10 par expédition de 10 livres ou moins.	25 sept.	Rejetée	
Bearskin Lake Air Service Ltd.	Décision du C.T.A. rendue par téléx le 19 juin 1981, accordant à Air-Dale Ltd. une exemption de l'application du Règlement sur taxes de mise pour les aéronefs basés à Sioux Lookout (Ont.).	25 sept.	Rejetée	
Ellair Ltd.	Ordonnance n° 1981-A-406 du C.T.A., en date du 28 juillet 1981, accordant à Scotlendair Ltd. l'autorisation d'utiliser également des aéronefs du groupe B, à partir d'une base située à Nelson House (Man.).	6 oct.	Rejetée	
Taxi Aérien Sorel Inc.	Décision n° 6463 du C.T.A. en date du 3 juin 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Sorel (Qué.), un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	6 oct.	Rejetée	
Nelson Helicopters Ltd.	Décision n° 6469 du C.T.A., en date du 12 juin 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Fort Nelson (C.-B.), des services des classes 4 et 7, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	6 oct.	Rejetée	
Air Canada	Ordonnances n°s 1981-A-470, 1981-A-562 et 1981-A-568 du C.T.A., en date des 17 août et 4 sept. 1981, suspendant les tarifs de transport déposés par Air Canada, entre le Canada et la Suisse, le Canada et la Floride, le Canada et le Royaume-Uni et relatives à la requête en vue de l'application de tarifs spéciaux entre la France et le Canada.	8 et 9 oct.	Rejetée	
Petro-Canada Exploration Inc.	Décisions du C.T.A. rendues par téléx les 3 et 4 sept. 1981, rejetant la requête en suspension de la décision par téléx rendue le 28 août 1981 par le C.T.A., en attendant qu'une décision ait été prise au sujet de l'appel de ladite décision du 28 août 1981 interjeté auprès du ministre des Transports.	9 oct.	Rejetée	

Requérante	Requête	Date de révision	Révisable*	Révisior	Decision
Westwind Aviation Ltd.	Décision n° 6454 du C.T.A., en date du 20 mai 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Dawson Creek (C.-B.), un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	5 août	Révisable*	Décision	Décision finale
Wardair Canada (1975) Ltd.	Ordonnance n° 1981-A-372 du C.T.A., en date du 6 juillet 1981, sommant la compagnie de cesser la vente de places, à bord des vols d'affrètement avec réservation anticipée, fondée sur le mode de paiement différé à l'intention des clients de l'intervac, et de cesser toute publicité à cet égard.	19 août	Rejetée		
Air Atomabee Ltd.	Décision n° 6504 du C.T.A. en date du 21 juillet 1981, rejetant la demande en vue de modifier la requête de la compagnie déposée auprès du C.T.A., au sujet du service ADAC entre Toronto, Ottawa et Montréal.	25 août	Rejetée		
Air Caravane (Québec) Inc.	Ordonnance n° 1981-A-334 du C.T.A., en date du 25 juin 1981, supprimant la condition n° 2 du permis C.T.A. 3090/80(NS) de Air Alma.	25 sept.	Rejetée		
Air Work Inc.	Décision n° 6398 du C.T.A., en date du 24 mars 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Fairview (Alb.), un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	25 sept.	Rejetée		
South West Air Ltd.	Ordonnance n° 1981-A-281 du C.T.A., en date du 12 juin 1981, accordant à la compagnie, à titre d'essai pendant un an, une exemption de l'application de la condition relative à la protection de route pour les aéronefs du groupe A et pour le fret transporté au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	25 sept.	Rejetée		
Aeropro Inc.	Décision n° 6470 du C.T.A., en date du 16 juin 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir des bases situées à Saint-Honoré (Québec) et à Lac Margane (Chute-des-Passes) (service saisonnier), des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe B.	25 sept.	Rejetée		

*Transmise au comité modal compétent

Requérante	Requête	Date de révision	DéCISION	Révisable*	DéCISION	Requête
Worldways Canada Ltd.	DéCISION du C.T.A. rendue par télex le 22 juillet 1981, rejetant, à compter du 1 ^{er} août 1981, la requête en vue d'être exemptée de la condition relative à la protection de route entre certains points et d'exploiter un service d'affrètement en provenance et à destination de Saglék, à Terre-Neuve, et ce, pendant la durée du contrat de 1981 avec Petro-Canada, et confirmant le bien-fondé de la plainte de E.P.A.	30 et 31 juillet	Rejetée	Révisable*	DéCISION originale modifiée	
Wardair Ltd.	Ordonnance n° 1981-A-394 du C.T.A., en date du 17 juillet 1981, rejetant des tarifs réduits devant entrer en vigueur le 13 juillet 1981, entre Toronto et Thunder Bay et Toronto et Winnipeg, et contenus dans le tarif C.C.T.(A)47.	30 juillet	Rejetée			
Air Atonabee Ltd.	Ordonnance n° 1981-A-314 du C.T.A., en date du 17 juin 1981, annulant l'autorisation, prévue aux permis C.T.A. 2140, 12(C) et C.T.A. 462,72(CF), d'utiliser des aéronefs du groupe A.	30 juillet	Révisable*	DéCISION pendante		
Point du Jour	DéCISION n° 6408 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter un service de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW, aux termes du permis 2395, 14(H).	30 juillet	Rejetée			
Air Caravane (Québec) Inc.	Ordonnance n° 1981-A-309 du C.T.A., en date du 9 juin 1981, annulant l'autorisation, prévue aux permis C.T.A. 2392, 74(NS), d'exploiter un service de la classe 2, entre Montréal, Alma et Roberval Dolbeau (Qué.), au moyen d'aéronefs du groupe D.	30 juillet	Rejetée			
Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd.	Révision de la décision n° 6439 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Kelowna (C.-B.), un service de la classe 3, au moyen d'aéronefs du groupe E.	4 août	Rejetée			
Pacific Western Airlines Ltd.	Ordonnance n° 1981-A-287 du C.T.A., en date du 5 juin 1981, supprimant la condition n° 2 du permis C.T.A. 3025, 79(C) de Wardair.	4 août	Rejetée			

Transmise au comité modal compétent

Requérante

Northways Canada Ltd.

Wardair Ltd.

Air Attonabee Ltd.

Point du Jour

Air Caravane (Québec) Inc.

Kelowna Flightcraft Air

Charter Ltd.

Pacific Western Airlines Ltd.

Requérante		Requête	Date de révision	Décision	Révisio
Pro Air Flight Centre Ltd. (Vancouver Flight Centre)	Sontair Ltd.	Révision de la décision du C.T.A. rendue par téléx le 14 mai 1981, rejetant l'autorisation temporaire d'assurer un service de la classe Z, à partir d'une base située à Pitt Meadows (C.-B.).	9 juillet	Retirée par le trans-porteur	
		Décision du C.T.A. rendue par téléx le 5 mai 1981, annulant les permis C.T.A. 691/53(C) et C.T.A. 221/55(CF), C.T.A. 1981-A-247 du C.T.A., annulant les permis 666/79(CF) et 3032/79(C) de Air Caravane Inc.	9 juillet	Rejetée	
Air Caravane & Soundair Corp.	CP Air	Ordonnance n° 1981-A-367 rendue le 3 juillet 1981 par le C.T.A., suspendant le tarif C.C.T. (A) 222 (tarif aérobus).	9 juillet	Rejetée	
		Décision du C.T.A. rendue par téléx le 12 juin 1981, rejetant la requête en vue de prolonger jusqu'au 15 juillet 1981 le délai prévu dans l'ordonnance n° 1981-A-179.	14 juillet	Révisable	Décision ci-g
Wings Aviation Ltd.	Austin Airways Ltd.	Décision par lettre rendue le 30 mars 1981 par le C.T.A., rejetant la requête visant l'annulation de l'autorisation temporaire, accordée à Bearskin Lake Air Services, d'assurer le service de la classe 3 de Slate Falls Airways Ltd., à divers points en Ontario.	24 juillet	Rejetée	
		Décision du C.T.A., rejetant la requête en suspension de la décision n° 6376 du C.T.A., et de l'ordonnance n° 1981-A-114 du C.T.A.	24 juillet	Rejetée	
Union Helicopters Ltd.	Western Air Services	Décision n° 6428 du C.T.A., rejetant la requête en vue d'exploiter un service de la classe Z, à partir d'une base située à Vancouver (C.-B.), au moyen d'aéronefs du C-RW.	24 juillet	Rejetée	
		Décision du C.T.A. rendue par téléx le 11 mai 1981, rejetant la requête en vue d'exploiter des écoles satellites de pilotage à Wingham et à Hanover, du 15 avril au 15 déc. 1981.	24 juillet	Rejetée	
AirCair Services Ltd. (Yellow Bird Air)		Révision de la décision n° 6440 du C.T.A., en date du 8 mai 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter un service de la classe Z, entre divers points en Colombie-Britannique, au moyen d'aéronefs du groupe D.	24 juillet	Rejetée	

Requérante		Requête		Date de révision		Révision	
airways Training Ltd.		Décision du C.T.A. rendue par téléx le 22 avril 1981, rejetant l'autorisation d'utiliser temporairement des aéronefs du groupe A.	Rejetée	1 ^{er} mai			
ero Trades (Western) Ltd.		Décision n° 6162 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'utiliser également des aéronefs du groupe F, aux termes des permis C.T.A. 1005/59(C) et 390/67(CF).	Rejetée	26 mai			
stashek Outfitting Ltd.		Décision n° 6276 du C.T.A., rejetant l'autorisation de modifier le permis C.T.A. 2848/78(C) par l'abrogation des conditions n°s 2 et 3.	Revisable*	26 mai		Décision originale modifiée	
ichel Air Inc. (Aero Club de Montréal)		Décision n° 6387 rendue le 4 mars 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Saint-Hubert (Québec), des services des classes 4, 9-4 et 7, au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	Rejetée	26 mai			
awk Airways Ltd.		Décision du C.T.A. rendue par téléx le 20 avril 1981, relative à la requête en vue de proroger d'une année le délai prévu pour l'acquisition d'aéronefs du groupe C.	Rejetée	26 mai			
ir Newbec Inc.		Décision n° 6311 du C.T.A., suspendant l'examen final de la requête en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Bathurst (N.-B.), des services des classes 4 et 7, au moyen d'aéronefs des groupes A et B et ce, en attendant qu'une décision soit prise par la Cour du banc de la Reine du Nouveau-Brunswick.	Revisable	22 juin		Décision originale modifiée	
ir Canada		le 8 juin 1981, autorisant Air Canada à établir des tarifs semblables à ceux de CP Air portant la désignation YHW6 et YHX6, avec l'interdiction d'offrir certains avantages, comme les repas et autres services en cours de vol.	Revisable	22 juin		Décision originale modifiée	
osta Cartage Ltd.		Décision n° 6391 rendue le 21 mai 1981 par le C.T.A., agréant la requête de Calm Air en révision et en annulation de l'exemption de l'application du paragraphe 112(11) du Règlement sur les transporteurs aériens accordée à Lamhair.	Rejetée	9 juillet			
ntario Worldair Ltd.		Révision de l'ordonnance n° 1981-A-205 du C.T.A., annulant le permis C.T.A. 504/74(CF).	Revisable	9 juillet		Décision originale modifiée	

Requérante		Requête		Date de révision	Décision	Date de révision	
Kenn Borek Air Ltd.	Ordonnance rendue le 23 fév. 1981	par le C.T.A., sommant la compagnie de faire parvenir des documents à Northwest Territorial Airways Ltd. (n° 5034 au rôle)	Décision n° 6278 du C.T.A., autorisant la compagnie à exploiter des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe C, et rejetant l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe B.	16 avril	Rejetée	10 mars	Révisable*
Medley Airways Ltd.	Décision n° 6278 du C.T.A., autorisant Dix Aviation à exploiter, à partir d'une base située à Grande-Prairie (Alb.), des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	Décision n° 6303 du C.T.A., rejetant l'autorisation de modifier les permis n° C.T.A. 1641/66(NS) par l'adjonction du point Montréal.	Décision n° 6334 du C.T.A., autorisant Sol-Air Aviation à exploiter, à partir d'une base située à Vancouver (C.-B.), un service de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	16 avril	Rejetée	16 avril	Révisable
Wapiti Aviation Ltd.	Décision n° 6271 du C.T.A., autorisant Dix Aviation à exploiter, à partir d'une base située à Grande-Prairie (Alb.), des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	Décision n° 6303 du C.T.A., rejetant l'autorisation de modifier les permis n° C.T.A. 1641/66(NS) par l'adjonction du point Montréal.	Décision n° 6334 du C.T.A., autorisant Sol-Air Aviation à exploiter, à partir d'une base située à Vancouver (C.-B.), un service de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	16 avril	Rejetée	16 avril	Révisable
Aero Flying Academy Ltd.	Décision n° 6334 du C.T.A., autorisant Sol-Air Aviation à exploiter, à partir d'une base située à Vancouver (C.-B.), un service de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	Décision n° 6327 du C.T.A., en date du 8 jan. 1981, rejetant l'autorisation de modifier les permis C.T.A. 501/74(CF) par l'adjonction de l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe D.	Décision C.T.A., rendue par télex le 17 mars 1981, rejetant la requête en exemption temporaire de l'application du paragraphe 112(11) du Règlement sur les transporteurs aériens.	16 avril	Rejetée	16 avril	Révisable
Soundair Corporation	Décision n° 6327 du C.T.A., en date du 8 jan. 1981, rejetant l'autorisation de modifier les permis C.T.A. 501/74(CF) par l'adjonction de l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe D.	Décision C.T.A., rendue par télex le 17 mars 1981, rejetant la requête en exemption temporaire de l'application du paragraphe 112(11) du Règlement sur les transporteurs aériens.	Ordonnance n° 1981-A-116 du C.T.A., en date du 11 mars 1981, suspendant le permis C.T.A. 205/47(C) pour une période de 14 jours, à compter du 30 ^e jour suivant la date de ladite ordonnance.	16 avril	Rejetée	16 avril	Révisable
Soundair Corporation	Décision n° 6327 du C.T.A., en date du 8 jan. 1981, rejetant l'autorisation de modifier les permis C.T.A. 501/74(CF) par l'adjonction de l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe D.	Décision C.T.A., rendue par télex le 17 mars 1981, rejetant la requête en exemption temporaire de l'application du paragraphe 112(11) du Règlement sur les transporteurs aériens.	Ordonnance n° 1981-A-116 du C.T.A., en date du 11 mars 1981, suspendant le permis C.T.A. 205/47(C) pour une période de 14 jours, à compter du 30 ^e jour suivant la date de ladite ordonnance.	16 avril	Rejetée	16 avril	Révisable
Ellair Ltd.	Décision du C.T.A., rendue par télex le 27 fév. 1981, autorisant Calm Air, Ellair Ltd. et Ontario Central Airlines Ltd. à exploiter temporairement divers services aériens, aux termes d'un certain nombre de permis détenus par Lambair Ltd. qui a été mise sous séquestre.			16 avril	Rejetée	16 avril	Révisable

*Transmise au comité modal compétent

Requête	Date de révision	Décision	Révision
<p>laquérante</p> <p>ctic Grain Ltd.</p> <p>Décision rendue le 30 juin 1981 par le C.T.C.F., rejetant la requête en révision du tarif C.T.C. (f) 10 du Canada-Car Démurrage Bureau, visant le transport, aux fins d'exportation, des criblures obtenues du nettoyage du blé, de l'avoine, de l'orge, du lin et du colza.</p> <p>Ordonnance n° WDR-00405 rendue le 12 août 1981 par le C.T.C.F., et plus précisément le paragraphe 13 impu- tant au CN la somme de \$62 500 pour la construction d'un tunnel permet- tant à la route n° 2 de traverser les voies du CN situées au point mil- liaire 51.81 de la subdivision Pease River.</p> <p>Ordonnance n° WDR-00429 rendue le 27 août 1981 par le C.T.C.F., impo- sant à la compagnie la somme de \$62 500 pour la construction d'un passage supérieur au point milliaire 10.73 de la subdivision MacLeod (Alb.).</p> <p>Ordonnance n° R-32563 rendue le 24 août 1981 par le C.T.C.F., sommant la compagnie de se conformer à l'article 10 du contrat prévoyant l'achat des locomotives RDC9300, 9303, 9305 et 9307 par VIA Rail.</p> <p>Ordonnance n° WDR-00534 rendue le 23 oct. 1981 par le C.T.C.F., autori- sant CP Rail à abandonner un tron- gon de la subdivision Langdon, entre les points milliaires 58.3 et 79.1, et autorisant également le CN et CP Rail à abandonner le tronçon de la subdivision précitée, entre les points milliaires 85.5 et 94.3, en Alberta.</p>	6 oct.	Rejetée	
<p>adient Pacifique Ltée</p> <p>adient Pacifique Ltée</p> <p>adient Pacifique Ltée</p> <p>ordon Taylor, député</p>	6 oct.	Rejetée	
<p>Decision n° 6247 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à l'aéroport de Langley (C.-B.), des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.</p>	10 fév.	Rejetée	

MITE DES TRANSPORTS AÉRIENS

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révisior
Consolidated Rail Corporation	Ordonnance n° R-31750 du C.T.C.F., imposant à Conrail les coûts d'élargissement et d'entretien du passage à niveau situé au point milliaire 180,6 de la subdivision Main Line. Ordonnance n° WDR-00095 de la Division de l'Ouest, autorisant CP Lée à abandonner des tronçons de la subdivision Melfort (Sask.).	26 mai	Rejetée	
M. Roy Bergen	Ordonnance n° 31315 du C.T.C.F., autorisant le CN à supprimer des postes de préposés aux messageries et de gardiens de même que des gares en Ontario. Décision par télex du C.T.C.F. rejetant la requête en suspension des tarifs entrés en vigueur le 1 ^{er} juin 1981 et applicables au pont international de la Voie maritime à Cornwall.	9 juillet	Rejetée	
Plusieurs requêtes (5)	Ordonnance n° 31315 du C.T.C.F., autorisant le CN à supprimer des postes de préposés aux messageries et de gardiens de même que des gares en Ontario. Décision par télex du C.T.C.F. rejetant la requête en suspension des tarifs entrés en vigueur le 1 ^{er} juin 1981 et applicables au pont international de la Voie maritime à Cornwall.	9 juillet	Rejetée	
Plusieurs requêtes (4)	Ordonnance n° R-31920 rendue le 24 fév. 1981 par le C.T.C.F., autorisant le CN à abandonner le service entre les points milliaires 18,5 et 63,3 de la subdivision Dartmouth. Ordonnance n° WDR-00199 rendue le 31 mars 1981 par le C.T.C.F., sommant CP Rail et le CN de veiller à ce que les installations ferroviaires existantes entre la gare de South-Edmonton de CP Rail et celle du centre-ville du CN ne fassent pas l'objet de travaux de réfection, jusqu'à ce qu'une décision ait été prise au sujet de l'avenir du service voyageurs entre Edmonton et Calgary. Ordonnance n° R-32218 du C.T.C.F., relative à des accords spéciaux de manœuvres intéressées, pour des distances de plus de 4 milles, à Montréal, Toronto, Hamilton et North Bay.	9 juillet	Révisable*	Ordonnance originale
Canadien Pacifique Ltée	Ordonnance n° WDR-00199 rendue le 31 mars 1981 par le C.T.C.F., sommant CP Rail et le CN de veiller à ce que les installations ferroviaires existantes entre la gare de South-Edmonton de CP Rail et celle du centre-ville du CN ne fassent pas l'objet de travaux de réfection, jusqu'à ce qu'une décision ait été prise au sujet de l'avenir du service voyageurs entre Edmonton et Calgary. Ordonnance n° R-32218 du C.T.C.F., relative à des accords spéciaux de manœuvres intéressées, pour des distances de plus de 4 milles, à Montréal, Toronto, Hamilton et North Bay.	24 juillet	Rejetée	
Canadien National	Ordonnance n° WDR-00284 et WDR-00304 du C.T.C.F., imposant chacune au CN le montant de \$62 500 pour la construction de passages supérieurs aux points milliaires 50,46 et 49,24 de la subdivision Peace River.	4 août	Rejetée	
Alberta Transportation	Ordonnance n° WDR-00284 et WDR-00304 du C.T.C.F., imposant chacune au CN le montant de \$62 500 pour la construction de passages supérieurs aux points milliaires 50,46 et 49,24 de la subdivision Peace River.	6 oct.	Rejetée	

Requète	Date de révision	DéCISION	Révision
mandien Pacifique Ltée	10 mars	Révisable*	DéCISION originale modifiée
mandien National/Canadien	10 mars	Révisable*	DéCISION pendante
ministère des Transports et Communications de l'Ontario	30 mars	DéCISION	DéCISION pendante
-TRAC (Metro Toronto Residents Action Committee)	14 avril	Rejetée	
mandien Pacifique Ltée	16 avril	Rejetée	
mandien Pacifique Ltée	16 avril	Rejetée	
gal Aid Manitoba (Sossbrook House Inc.)	16 avril	Rejetée	
mandien Pacifique Ltée	16 avril	Rejetée	
mandien Pacifique Ltée	26 mai	Rejetée	

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

DéCISION rendue le 2 janvier 1981, par le C.T.C.F., rejetant l'autorisation de rétablir l'accès à certaines voies de service privées du CN situées dans des terminus de Montréal-Est.

DéCISION par lettre rendue par le C.T.C.F. le 17 novembre 1980, concernant les coûts de propriété des éléments d'actif fournis par le gouvernement fédéral, dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

DéCISION rendue le 23 octobre 1980 par le C.T.C.F., déclarant que le comité n'était pas habilité à régler la question des frais de location des voies de service privées, qu'imposent les compagnies ferroviaires à diverses industries.

DéCISION par téléx rendue le 11 fév. 1981 par le C.T.C.F., qui n'a pas donné suite aux recommandations 1-3 du juge Grange relatives à la vitesse et à la longueur des trains.

Ordonnance WDR-00055 de la Division de l'Ouest, imposant à la compagnie les coûts de construction et d'entretien du passage à niveau situé au point milliaire 136.80 de la subdivision Nelson.

Ordonnance n° R-29919 du C.T.C.F., imposant à la compagnie tous les coûts de construction de la rue Condon qui traverse les voies ferrées situées au point milliaire 19 de la subdivision Edmondston, dans la ville de Grand Falls (N.-B.).

Ordonnance WDR-00049 de la Division de l'Ouest, autorisant la ville de Winnipeg à construire un passage supérieur, permettant ainsi aux rues Sherbrook et McGregor d'enjamber les voies du CN situées au point milliaire 1.10 de la subdivision Carberry (Man.).

Ordonnance n° R-31695 du C.T.C.F., autorisant le village de Perth-Andover à construire la rue Birchwood qui traverse le passage à niveau situé au point milliaire 99.23 de la subdivision Shogomoc.

transmise au comité modal compétent

Comité des transports par véhicule à moteur

PAIEMENTS CERTIFIÉS 1981 (MILLIONS DE DOLLARS)

Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes				Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique			
1980		1981		1980		1981	
Train	Camion	Navire	Train	Train	Camion	Navire	Train
10,2	—	—	10,1 *	—	—	—	—
Trafic en direction ouest	Trafic intérieur						
Région atlantique							
Article 3 (trafic en direction ouest)	—	8,1	—	—	9,6	—	—
Article 6 (trafic intérieur)	—	0,2	—	—	—	—	—
Article 6 (subvention selective-traffic en direction ouest)	3,1	2,6	—	—	3,3 *	3,3	—
Article 6 (subvention selective-traffic intérieur)	7,7	27,7	0,3	6,9	29,2	0,4	
Article 6 (subvention provisoire-traffic intérieur)	0,2	0,5	—	—	—	—	
Total (programme)	21,2	39,1	0,3	20,3	42,1	0,4	
Nombre de réclamations déposées	207	13 438	24	183	12 787	20	
Nombre de réclamations examinées	214	13 360	23	181	12 264	18	
*Chiffre estimatif							

- American-West African Freight Conference
 Canada-Mediterranean Freight Conference
 Canada-United Kingdom Freight Conference
 Canadian Continental Eastbound Freight Conference
 Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference
 Continental Canadian Westbound Freight Conference
 Delhi-Pacific Rate Agreement
 East Canada-Japan Freight Conference
 Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference
 Pacific-India Rate Agreement No. 9247
 Inter-American Freight Conference — Section « A »
 Inter-American Freight Conference — Section « B »
 Inter-American Freight Conference — Section « C »
 Japan/Korea-East Canada Freight Conference
 Japan/Korea-West Canada Freight Conference
 Latin America/Pacific Coast Steamship Conference
 Mediterranean Canada Westbound Freight Conference
 Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference
 Pacific/Australia-New Zealand Conference
 Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section « A »
 Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section « B »
 Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section « C »
 Pacific Indonesian Conference
 Pacific Straits Conference
 Pacific Westbound Conference
 Philippines North American Conference
 West Canada Freight Conference
 Pacific-India Rate Agreement No. 8760
 Western Canada-Europe Conference
 The Association of West Coast Steamship Companies
 Malaysia-Pacific Rate Agreement
 United States Great Lakes & St. Lawrence River Ports/West African Agreement No. 9420
 North Europe-Canada Pacific Freight Conference
 Canadian Continental Eastbound Asbestos Conference
 Java Pacific Rate Agreement
 Canada European Eastbound Mail Committee
 Polarctic Joint Service
 Australia/Eastern Canada Shipping Conference
 East Canada Freight Conference
 Cavn/Saguenay Joint-Venezuelan Service
 Thailand/Pacific Freight Conference
 Eastern Canada-Colombia Tariff (Joint Service)
 Five Line Far East Freight Conference
 Australia-Pacific Coast Rate Agreement
 New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines

*Conférences internationales qui n'ont pas de nom français

Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
Gypsum Countess	R.-U.	Canadian Salt	Accordée
Ravensturm/Schnoorlurm	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée
Burmah Bahamas	JAP.	Gulf Canada	Accordée
Sugar Island	E.-U.*	Lydon Dredging	Accordée
Thamesfield	R.-U.	Canadian Transport Co.	Accordée
Saturn	E.-U.	Olco Oil	Accordée
Afran Meteor	LIB.	Gulf Canada	Accordée
Saturn	E.-U.	B.P. Canada	Accordée
Cranial	P.B.	Halco	Rejetée
Burmah Bahamas	JAP.	Gulf Canada	Accordée
Metro Sun	R.-U.	Olco Inc.	Rejetée
Cortland	E.-U.	Sunoco Inc.	Accordée
Emma Johanna	ALT.	Canadian Transport Co.	Accordée
Saturn	E.-U.	Shell Canada	Accordée

Navigation autre que le cabotage

Annexe DD

Comité des transports par eau

PERMIS DÉLIVRÉS EN 1981

Grands lacs	Titulaire	Nbre de navires autorisés
McKeil Work Boats Ltd.		1
Canada Steamship Lines Inc.		4
A.B. McLean Ltd.		1
John Stone Shipping Limited		1
Quebec and Ontario Transportation Company Limited		1
		8

Neuve Mackenzie	Titulaire	Nbre de navires autorisés
Arctic Transportation		7
Cooper Barging Service Ltd.		8
Société des transports du Nord Limitée		122
Len Cardinal Transport Ltd.		5
Norsask Marine Ltd.		2
		144

ouest de l'Arctique canadien	Titulaire	Nbre de navires autorisés
Arctic Transportation Ltd.		22
Société des transports du Nord Limitée		65
		87

RÉGLEMENTS D'EXEMPTION POUR LE CABOTAGE

124 DEMANDES D'EXEMPTION — 1981

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exempt
7 janv.	Jarita	NOR.	Gulf Canada	Acc. vte
13 janv.	Morania Abaco	E.-U.	Ultramar	Acc. vte
19 janv.	Wm. Larimer Mellon	LIB.	Gulf Canada	Acc. vte
23 janv.	Haakon	E.-U.	Centennial Dredging	Acc. vte
2 fév.	Bandon	E.-U.	Agra Industries	Acc. vte
2 fév.	Manhattan Island/Dodge Island	E.-U.*	Lydon Dredging	Acc. vte
3 fév.	Atlantic King/Ile de France	ALL.	Harvey Containertership	Acc. vte
4 fév.	Navires citernes de classe Stolt	ETR.	Dow Chemicals	Acc. vte
4 fév.	California	E.-U.*	Lydon Dredging	Acc. vte
12 fév.	Tradelight	GRE.	Sydney Steel	Rejete
18 fév.	Carlinka	JAP.	Gulf Canada	Acc. vte
19 fév.	Navire citerne non identifié	ETR.	Ultramar	Acc. vte
19 fév.	Trois hydrographes	PAN.	Royal Hydrotol	Rejete
26 fév.	Afran Equator	LIB.	Gulf Canada	Acc. vte
6 mars	Stena Nordica	SUE.	C.N. Marine	Acc. vte
11 mars	Chaland non identifié	E.-U.	B.C. Hydro	Acc. vte
16 mars	Sea Level II	E.-U.*	Woodward-Clyde	Retire
16 mars	Navire citerne non identifié	ETR.	Liquitransportation	Retire
20 mars	Rocky Point	P.B.*	Aird Berlis	Non til
24 mars	East River	E.-U.*	Lydon Dredging	Acc. vte
27 mars	Hannah 5101	E.-U.	Universal Terminals	Acc. vte
1 avril	Chaland non identifié	E.-U.	Peter Kiewit Ltd.	Acc. vte
3 avril	Bollenfor/Ravensturm	ALL.	Crosbie Offshore	Rejete
13 avril	Hannah 2903	E.-U.	Sunoco Inc.	Acc. vte
13 avril	Astron	BER.	Coastal Shipping	Acc. vte
15 avril	Alendale	LIB.	Gulf Canada	Acc. vte
16 avril	Gemini	E.-U.	Sunoco Inc.	Acc. vte
30 avril	Western Narrows	E.-U.*	Chevron	Acc. vte
30 avril	Kruzturm	ALL.	Crosbie Offshore	Acc. vte
1 mai	Emma Johanna	ALL.	Canadian Transport Co.	Acc. vte
4 mai	Hans Egede	NOR.*	Sefel Geophysical	Acc. vte
5 mai	Atlantic Premier	SUE.	A.C.L. Canada Ltd.	Retire
5 mai	Non identifié	ETR.*	Travoccean Marselle	s/o
13 mai	Jupiter	E.-U.	Allied Chemical	Acc. vte
13 mai	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Acc. vte
19 mai	Dresden	ALL.	Canadian Transport Co.	Acc. vte
28 mai	Kruzturm	ALL.	Crosbie Offshore	Acc. vte
28 mai	Norderfor	ALL.	Crosbie Offshore	Acc. vte
2 juin	Gulf Seal	E.-U.*	Mobil Oil Canada	Acc. vte
25 juin	Brainstorm/Lucky	E.-U.	Yukon Navigation	Acc. vte
29 juin	Arctic Tarsuit	CAN.	Fedcom & Navigation	Acc. vte
2 juin	Afran Leeward	LIB.	Gulf Canada	Acc. vte
3 juin	Morania Abaco	E.-U.	Ultramar	Retire
6 juin	Irving Cedar	BER.	Torngat Fish Producers	Retire
9 juin	Morania Abaco	E.-U.	Atlantic Towing	Rejete
20 juin	Goëlette non identifiée	E.-U.	Georgia Pacific	Acc. vte
23 juin	Nepco 142	E.-U.	Q & O Transportation	Acc. vte
4 août	Saturn	E.-U.	Gulf Canada	Acc. vte
20 août	Jupiter	E.-U.	Petrosar	Acc. vte
26 août	Geopotes IX	P.B.*	Gulf Canada	Acc. vte

Reçues	Agréées	Autres
3	5	2
3	5	2
5	7	5
2	2	2
0	3	0
3	3	3
10		
3		
3		
5		
2		
10		
3		
5		
3		
5		
7		
2		
5		
0		
3		
6		
5		

Projets d'acquisition en 1981

Projets (art. 27 de la L.N.T.)

acquies

sur les transports — décisions du Comité de révision — aucune

armis modifiés — Loi sur les transports
Grands lacs
fleuve Mackenzie

armis de transport par eau
Loi sur les transports —
Grands lacs
fleuve Mackenzie
Ouest de l'Arctique

2 rejetées

Annexe Z

Comité des transports aériens

**ÉQUETES
PORTANT SUR DES PERMIS/VOLS**

121

1981	1980	
56	43	mandes de permis
224	246	Requérants canadiens
213	199	Requérants étrangers
		mandes portant sur des vols

Annexe AA

Comité des transports aériens

ÉPÔTS DE TARIFS ET DE SERVICES

1981	1980	191 021	246 244
117 433	78 842	8 544	6 787
49 973	54 038	4 516	15 270
17 474	10 596	34 485	39 307
17 474	10 596	4 516	15 270
49 973	54 038	8 544	6 787
117 433	78 842	191 021	246 244

ssagers Canada/E.-U.
ssagers outremer
et-Canada/E.-U.
et outremer
trètements
oraires
tal des dépôts

Affrètements				1980	1981
Affrètements pour voyage tout compris	Vols	Places	Vols		
En provenance du Canada	6 389	831 187	2 979		
En provenance de l'étranger	22	2 727	38		
Sans participation et à but commun	1 241	909	36		
En provenance du Canada	796	592	36		
Intérieurs	53				
ABC/Affinité	3 803	769 058	3 855		
En provenance du Canada (ABC)	1 275		1 629		
En provenance de l'étranger (ABC)	17		43		
(AFF)	1 194	268 080	1 759		
ABC intérieurs	3 665	523 764	6 506		
ABC/AVTC (nouveau type d'affrètement introduit en 1980)	84	7 992	81		
ABC/AVTC (intérieurs)	2 228	274 354	118		
Affrètements pour voyage tout compris	1 085	424 153	1 641		
ABC changés en ABC/AVTC					
*Ces chiffres pour chaque type d'affrètement ne comprennent pas les affrètements initialement autorisés à titre de vols ABC ou AVTC et par la suite changés en ABC, AVTC. (Ces-ci sont calculés séparément.)					
L'introduction d'un nouveau type d'affrètement (ABC/AVTC) en 1980 a changé considérablement le nombre apparent de vols ABC et AVTC en provenance du Canada.					

STATISTIQUES CHOISIES

1981	1980	Nombre de titulaires		Transporteurs autorisés		Transporteurs nationaux		Transporteurs étrangers		Requêtes en obtention de permis		Autorisations		Donnances et décisions	
		Transporteurs autorisés	Transporteurs nationaux	Transporteurs étrangers	Transporteurs nationaux	Transporteurs étrangers	Transporteurs nationaux	Transporteurs étrangers	Transporteurs nationaux	Transporteurs étrangers	Transporteurs nationaux	Transporteurs étrangers	Transporteurs nationaux	Transporteurs étrangers	Transporteurs nationaux
1 882	1 752	1 621	1 31	746	1 006	1 048	1 40	834	1 882	1 621	1 31	746	1 006	1 048	1 40
1 742	1 621	1 31	746	1 006	1 048	1 40	834	1 742	1 621	1 31	746	1 006	1 048	1 40	834
433	340	1 010	1 033	433	756	831	140	5	433	340	1 010	1 033	433	756	831
12	12	421	607	75	799	421	607	75	421	607	75	799	421	607	75
91	91	421	607	75	799	421	607	75	91	91	421	607	75	799	421
835	799	421	607	75	799	421	607	75	835	799	421	607	75	799	421
320	271	421	607	75	799	421	607	75	320	271	421	607	75	799	421

Annexe V

Comité des transports par chemin de fer

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY DECLARATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1980 ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

117

Subdivision		Entre		Total	
Liberta	Barrhead	Busby-Barrhead	Carbondale-Lac La Biche	Lac La Biche-Waterways	Roma Jct.-Hines Creek
Peace River	Smoky	Smoky	Winagami-Rycroft	Rycroft-Dawson Creek	
Grande Prairie					
Pertes réelles réclamées ¹	\$ 528 580	5 100 023	2 391 215	237 909	3 385 069
Palements versés au 31 déc. 1981	\$ 470 168	3 730 535	2 165 599	212 003	1 848 528
	\$ 8 426 833				

réclamation soumise le 7 septembre 1981.
de prolonge en Colombie-Britannique
sur une faible distance.

Annexe W

Comité des transports par chemin de fer

ORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY DECLARATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1980 ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs		80 % des pertes réelles réclamées ¹		80 % des pertes réelles réclamées le 29 juin 1981.	
Hamilton-Welland		Palements versés au 31 déc. 1981	(80 % des pertes réelles certifiées)		
		\$ 319 986	\$ 319 986		

Subdivision

Entre

Pertes
réelles
réclamées¹

Paielements
versés au
31 déc. 1981

- 43. Bassano
- 44. Cardston
- 45. Coronation²
- 46. Furness²
- 47. Irricana
- 48. Lacombe
- 49. Langdon²
- Acme
- 50. Lomond
- 51. Macleod
- 52. Stirling
- 53. Strathmore
- 54. Turin
- 55. Willingdon

Empress-Bassano
Stirling-Cardston
Kerrobert-Coronation
Epping-Paradise Valley
Bassano-Standard
Coronation-Navis
(y compris L'embr. Cordel)
Langdon-Carbon
Cosway-Wimborne
Eltham-Hays
Aldersyde-Fort Macleod
(y compris L'embr. Claresholm Airport)
Manyberries-Stirling
Langdon-Shepard
Coalhurst-Turin
Lloydminster-Clover Bar
(y compris L'embr. Chemical)

Total

\$96 375 296

\$77 100 233

1 075 344
1 747 354
2 883 449
824 808
2 036 678
1 880 496
3 153 713
1 648 689
2 713 701
102 695
843 238
4 263 968
860 275
1 397 883
2 306 759
361 476
659 846
1 629 342
1 504 397
2 522 970
1 318 951
2 170 961
82 156
674 590
3 411 174

¹Réclamation soumise le 20 février 1981

²Réclamations également présentées en vertu de l'article 256 car l'embranchement ou une partie de l'embranchement était non protégé pour une partie de l'année.

³Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

⁴Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

⁵Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

Annexe S Comité des transports par chemin de fer

CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE RECLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNEE 1980 ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs

1. Montréal-Farnham

80 % des pertes réelles réclamées le 30 mars 1981.

80 % des
pertes
réelles
réclamées¹

\$ 142 074

Aucun

Paielements
versés au
31 déc. 1981
(80 % des pertes
réelles certifiées)

Annexe R

Comité des transports par chemin de fer

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1980

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

Paiement
ver
31 de

Pertes
réelles

réclamées

Entre

Subdivision

1. Arborg	Rugby-Arborg
2. Glenboro	Murray Park-Souris
Manitoba	
3. Greta	(y compris L'embr. Carman)
4. Lac du Bonnet	Altona-Gretna
5. La Rivière	Birds Hill-Lac du Bonnet
6. Lyleton	Morden-La Rivière
7. Napinka	Deloraine-Waskada
8. Russell	La Rivière-Napinka
9. Winnipeg Beach	Bonscarth-Inglis
Saskatchewan	
10. Altawan	Gimli-Riverton
11. Amulet	Shunnavon-Manyberries
12. Arcola	Ormiston-Crane Valley
13. Assiniboia	Schwitzer-Arcola
14. Bromhead	Amulet-Assiniboia
15. Bullea	Estevan-Minton
16. Bursall	(y compris L'embr. Tribune)
	Neudorf-Bullea
	Leader-Fox Valley
	(y compris les embr. McNeil,
	Schuler et Ingebrigth Lake)
17. Colonsay	Dilke-Amaison
18. Dunelm	Player-Simmie
19. Empress	Java-Empress
	(y compris L'embr. Grant)
20. Expanse	Curle-Assiniboia
21. Fife Lake	Assiniboia-Coronach
22. Hutton	Hutton-Golden Prairie
23. Kelfield	Brass-Kelfield
24. Kerrobert	Outlook-Kerrobert
25. Kisbey	Arcola-Weyburn
26. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster
27. Macklin	Kerrobert-Macklin
28. Matador	Warfime-Kyle
29. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake
30. Melfort	Lanigan-Lac Vert
31. Neudorf	Rocanville-Neudorf
32. Notken	Notken-Val Marie
33. Outlook	Moose Jaw-Outlook
34. Pennant	Wickett-Hazlet
35. Prince Albert	Lanigan-Northway
36. Reford	Kerrobert-Wilkie
37. Shunnavon	Assiniboia-Shunnavon
38. Tisdale	Goudie-Nipawin
39. Tyvan	Stoughton-Crecy
40. Vanguard	Swift Current-Meyronne
41. White Fox	Nipawin-Sharpe
42. Wood Mountain	Ogle-Mankota

\$ 658 738	2 126 243
126 286	126 286
455 706	455 706
262 420	262 420
292 513	292 513
2 266 697	2 266 697
345 549	345 549
287 834	287 834
2 805 949	2 805 949
287 374	287 374
1 605 759	1 605 759
1 795 063	1 795 063
2 221 773	2 221 773
2 930 688	2 930 688
1 141 734	1 141 734
1 846 856	1 846 856
711 230	711 230
3 902 008	3 902 008
1 167 393	1 167 393
1 574 996	1 574 996
416 797	416 797
421 392	421 392
3 274 288	3 274 288
882 017	882 017
2 906 453	2 906 453
2 337 383	2 337 383
1 170 304	1 170 304
2 068 375	2 068 375
1 227 130	1 227 130
1 059 007	1 059 007
3 656 772	3 656 772
3 058 301	3 058 301
486 547	486 547
1 393 307	1 393 307
879 204	879 204
7 281 579	7 281 579
2 842 711	2 842 711
2 279 865	2 279 865
2 131 011	2 131 011
2 146 129	2 146 129
2 017 937	2 017 937

Subdivision

saskatchewan

9. Amulet

0. Asquith

1. Bromhead

2. Colonsay

3. Colonsay

4. Colony

5. Dunelm

6. Fife Lake

7. Kelfield

8. Matador

9. Matador

0. McMorrin

1. McMorrin

2. Melfort

3. Melfort

4. Pennant

5. Shamrock

6. Wishart

7. Alberta Central

8. Alberta Central

9. Furness

0. Langdon

1. Langdon

2. Rosemary

3. Strathmore

4. Kaslo

5. Princeton

(Embr. Nicola)

6. Denver Canyon-Nakusp

7. Merritt-Nicola

8. Total

9. Total

10. Total

11. Total

12. Total

13. Total

14. Total

15. Total

16. Total

17. Total

18. Total

19. Total

20. Total

21. Total

22. Total

23. Total

24. Total

25. Total

26. Total

27. Total

28. Total

29. Total

30. Total

31. Total

32. Total

33. Total

34. Total

35. Total

36. Total

37. Total

38. Total

39. Total

40. Total

41. Total

42. Total

43. Total

44. Total

45. Total

46. Total

47. Total

48. Total

49. Total

50. Total

51. Total

52. Total

53. Total

54. Total

55. Total

56. Total

57. Total

58. Total

59. Total

60. Total

61. Total

62. Total

63. Total

64. Total

65. Total

66. Total

67. Total

68. Total

69. Total

70. Total

71. Total

72. Total

73. Total

74. Total

75. Total

76. Total

77. Total

78. Total

79. Total

80. Total

81. Total

82. Total

83. Total

84. Total

85. Total

86. Total

87. Total

88. Total

89. Total

90. Total

91. Total

92. Total

93. Total

94. Total

95. Total

96. Total

97. Total

98. Total

99. Total

100. Total

101. Total

102. Total

103. Total

104. Total

105. Total

106. Total

107. Total

108. Total

109. Total

110. Total

111. Total

112. Total

113. Total

114. Total

115. Total

116. Total

117. Total

118. Total

119. Total

120. Total

121. Total

122. Total

123. Total

124. Total

125. Total

126. Total

127. Total

128. Total

129. Total

130. Total

131. Total

132. Total

133. Total

134. Total

135. Total

136. Total

137. Total

138. Total

139. Total

140. Total

141. Total

142. Total

143. Total

144. Total

145. Total

146. Total

147. Total

148. Total

149. Total

150. Total

151. Total

152. Total

153. Total

154. Total

155. Total

156. Total

157. Total

158. Total

159. Total

160. Total

161. Total

162. Total

163. Total

164. Total

165. Total

166. Total

167. Total

168. Total

169. Total

170. Total

171. Total

172. Total

173. Total

174. Total

175. Total

176. Total

177. Total

178. Total

179. Total

180. Total

181. Total

182. Total

183. Total

184. Total

185. Total

186. Total

187. Total

188. Total

189. Total

190. Total

191. Total

192. Total

193. Total

194. Total

195. Total

196. Total

197. Total

198. Total

199. Total

200. Total

201. Total

202. Total

203. Total

204. Total

205. Total

206. Total

207. Total

208. Total

209. Total

210. Total

211. Total

212. Total

213. Total

214. Total

215. Total

216. Total

217. Total

218. Total

219. Total

220. Total

221. Total

222. Total

223. Total

224. Total

225. Total

226. Total

227. Total

228. Total

229. Total

230. Total

231. Total

232. Total

233. Total

234. Total

235. Total

236. Total

237. Total

238. Total

239. Total

240. Total

241. Total

242. Total

243. Total

244. Total

245. Total

246. Total

247. Total

248. Total

249. Total

250. Total

251. Total

252. Total

253. Total

254. Total

255. Total

256. Total

257. Total

258. Total

259. Total

260. Total

261. Total

262. Total

263. Total

264. Total

265. Total

266. Total

267. Total

268. Total

269. Total

270. Total

271. Total

272. Total

273. Total

274. Total

275. Total

276. Total

277. Total

278. Total

279. Total

280. Total

281. Total

282. Total

283. Total

284. Total

285. Total

286. Total

287.

Annexe P
Comité des transports par chemin de fer
CANADIEN NATIONAL
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1980
ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Paiement vers	31 décembre	80 % des pertes réelles	réclamées	\$
				1 897 578
				\$ 1 330

Services de trains de voyageurs
1. Toronto-North Bay (« Northlander »)

80 % des pertes réelles réclamées le 12 juin 1981.
Le paiement indiqué s'applique au montant de la réclamation par anticipation déposée le 21 janvier 1980 pour la même année, conformément au Crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.

Annexe Q
Comité des transports par chemin de fer
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1980
ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS NON PROTÉGÉS)

Paiement vers	31 décembre	Pertes réelles	réclamées	\$
				106 420
				\$

Entre

Subdivision
Nouveau-Brunswick
1. Shore Line

Québec

- 2. Maniwaki
- 3. Piles
- 4. Piles
- 5. Q.C.R. Tring
- 6. Ste. Agathe
- 7. Ste. Agathe
- 8. St. Gabriel
- 9. Temiscaming
- 10. Temiscaming
- 11. Waltham

Ontario

- 12. Eganville
- 13. Walkerton

Manitoba

- 14. Lenore
- 15. Lyleton
- 16. Lyleton
- 17. Miniola

- 18. Snowflake

- Lepreau-St. George
- Laman-Maniwaki
- Cap de la Madeleine-M. 17.5
- M. 17.5-Carneau
- Tring Jct.-Courcelles
- St. Jérôme-St. Agathe
- Ste. Agathe-Mont-Laurier
- St. Félix-St. Gabriel
- Gendreau-Laverlochère
- Gaboury-Ville Marie
- Laverlochère-Angliers
- Wyman-Waltham
- Payne-Douglas
- Saugeen-Walkerton

- 478 580
- 1 604²
- 6 799²
- 381 509
- 215 951⁴
- 1 069 956
- 4 450⁴
- 385 612
- 3 975²
- 211 397
- 6 173²
- 265 248
- 229 900²
- 2 417
- 103 032
- 829 735
- 206 726

Subdivision

48. Preeceville ⁴
49. Preeceville
50. Rhein
51. Riverhurst ²
52. Robins Hood
53. Rosetown
54. St. Brieux
55. Tisdale
56. Tonkin ²
57. Turtleford
58. Weyburn ²
59. Weyburn
60. White Bear ²
Alberta

Entre

Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.
Lillian-Preeceville
Hamton-Wroxton
Central Butte-Riverhurst
Speers Jct.-Glaslyn
Roskin Jct.-Kindersley
Thatch-Humboldt Jct.
Hudson Bay-Prince Albert
MacNutt-Wroxton
North Battleford-St. Walburg
Talmage-Weyburn
Weyburn-Kadville
Eston-Lacadena

Total

\$89 634 700

1 484 343
368 632
414 063
4 124 210
3 383 573
248 426
927 860
2 420 733
1 568 193
1 476 055
960 981
780 120
879 742
975 877
269 544
2 497 778
585 911
5 915 897
1 897 511
3 631 433
1 299 864
309 045
656 988
216 031
2 251 661

Pertes réelles réclamées¹

\$67 226 021

1 113 257
276 474
310 547
3 093 157
2 537 680
186 320
695 895
1 815 550
1 176 145
1 107 041
720 736
585 090
659 806
731 908
202 158
1 873 333
439 433
4 436 923
1 423 133
2 723 575
974 898
231 784
492 741
162 023
1 688 746

Paiements versés au 31 déc. 1981

Réclamation soumise le 3 juin 1981.
 Réclamations également présentées en vertu de l'article 256 car l'embranchement était non protégé pour une partie de l'année.
 Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
 Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
 Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

Annexe O

Comité des transports par chemin de fer

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1980 ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

110

Paie versée 31 déc.	Pertes réelles réclamées	Entre	Subdivision	
			Manitoba	Saskatchewan
475	639 461	Carman Jct.-Carman	1. Carman	1. Acadia Valley ²
85	114 212	Carman-Graysville	2. Carman	12. Winnipegosis ²
786	1 048 272	North Jct.-Swan River	3. Cowan	11. Ste. Rose ²
892	1 189 617	Swan River-Birch River	4. Erwood	10. Rosbourn ²
622	830 066	Belmont-Elgin	5. Hartney ²	9. Oakland ²
2 191	2 922 477	Kettle Rapids-Churchill	6. Herchmer	8. Miami ²
958	1 277 799	Morris-Somerses	7. Miami ²	
605	807 344	Somerses-Belmont		
290	387 283	Delta Jct.-Amaranth		
1 282	1 709 587	Belhany-Russell		
119	158 769	Ochre River-Ste. Rose		
128	171 552	Sifton Jct.-Winnipegosis		
375	500 181	Byre Jct.-Acadia Valley	13. Acadia Valley ²	
431	575 884	Spiritwood-England	14. Amiens	
490	653 798	Crane-Arborfield	15. Arborfield	
21	28 582	Radville-Bengough Jct.	16. Avonlea ²	
1 042	1 390 274	Avonlea-Moose Jaw	17. Avonlea	
339	452 032	Battleford-Battleford Jct.	18. Battleford	
1 349	1 799 390	Bengough Jct.-Willowbunch	19. Bengough ²	
914	1 218 742	Shelburook-Big River	20. Big River	
976	1 301 569	Prince Albert-Amiens Jct.	21. Blaine Lake	
1 985	2 647 321	Amiens Jct.-Denholm	22. Blaine Lake	
788	1 051 569	Unity-Lac Cactus	23. Bodo ²	
288	384 857	Lac Spruce Jct.-Paradise Hill	24. Boliney	
1 664	2 219 951	Naisberry Jct.-Carrot River	25. Brooksby	
147	196 266	Mawer-Central Butte	26. Central Butte ²	
466	622 080	Weekes-Porcupine Plain	27. Chelan ²	
563	751 340	Porcupine Plain-Crooked River	28. Chelan	
579	772 648	Conrose Jct.-Dunblane	29. Conquest	
1 268	1 691 330	Dunblane-Beechy	30. Conquest	
822	1 096 560	Maryfield-Kipling	31. Cromer	
262	349 730	Meacham-Totzke	32. Cudworth ²	
1 506	2 008 481	Totzke-Domremy	33. Cudworth	
159	212 165	Domremy-St. Louis	34. Cudworth ²	
3	4 622	M. 103.25-Cudworth Jct.	35. Cudworth ²	
1 152	1 536 393	Doddsland-Lac Dewar	36. Doddsland ²	
3 559	4 746 315	Conquest Jct.-Glidden	37. Elrose	
1 240	1 653 413	Kipling-McCallum	38. Glenavon	
1 511	2 014 674	Mossbank-Gravelbourg	39. Gravelbourg	
270	360 362	Gravelbourg-Hodgeville	40. Gravelbourg	
324	433 294	Maryfield-Estevan	41. Lampman	
2 605	3 473 572	Minard Jct.-North Regina	42. Lewvan	
1 184	1 578 755	Glidden-Alsask	43. Mantario	
9	12 420	Melfort-Thatch	44. Meskanaw	
202	269 798	Northgate-Lampman	45. Northgate	
499	666 124	Paddockwood Jct.-Paddockwood	46. Paddockwood	
119	159 298	Oban Jct.-Cando	47. Porter ²	

Palements
versés au
31 déc. 1981

\$ 9 332 136

Aucun²

17 993

115 733

Aucun

53 954

404 985

Pertes
réelles
réclamées¹

\$22 829 023

735 981

23 990

621 354

154 311

57 997¹⁰

539 980

71 939

Entre

Lindbergh-Heinsburg

Endiang Jct.-Byemoor

Rosedale-East Coulee

Section

-Bullpound Joint

14. Rosedale

13. Endiang

12. Coronado

Alberta

17. Cowichan

(Embr. Saanich)

18. Cowichan

-Tidewater

Deerholme-Cowichan Bay

p.m. 0.00-p.m. 1.37

Ferlow Jct.-Donalda

Donalda-Dinosaur

Total

Réclamation déposée le 3 juin 1981.

Les paiements ne sont recommandés que si les embranchements sont jugés « non rentables ». Aucune décision n'a été prise dans ce cas. Comme il s'agit d'une nouvelle requête, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.

Embranchement rentable. Requête rejetée.

Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.

Abandon de l'embranchement autorisé en 1980, n'est donc admissible que pour une partie de l'année.

Réclamations également présentées en vertu de l'article 258 car l'embranchement était protégé pour une partie de l'année.

Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

Nouvelle requête. Réclamation faite pour l'année complète, mais éligible pour sept mois seulement.

Subdivision

33.	Oakland ⁷
34.	Ridgeville
35.	Ridgeville
36.	Rosburn
37.	Rosburn ⁷
38.	Ste. Rose ⁷
39.	Ste. Rose
40.	Wananesa
41.	Winnipegosis ⁷
Saskatchewan	
42.	Acadia Valley ⁷
43.	Amiens
44.	Amiens
45.	Avonlea ⁷
46.	Avonlea
47.	Bengough ⁷
48.	Bodo ⁷
49.	Bodo ⁸
50.	Carlton
51.	Carlton
52.	Central Butte
53.	Central Butte ⁷
54.	Chelan
55.	Chelan ⁷
56.	Corning
57.	Corning
58.	Cudworth ⁷
59.	Cudworth ⁷
60.	Cudworth
61.	Cudworth ⁷
62.	Dodsland
63.	Dodsland ⁷
64.	Erwood ⁹
65.	Gravelbourg
66.	Gravelbourg
67.	Gravelbourg
68.	Meskanaw
69.	Meskanaw
70.	Meskanaw
71.	Meskanaw
72.	Porter ⁷
73.	Preeceville
74.	Rhein
75.	Riverview ⁷
76.	Tonkin ⁷
77.	Tonkin
78.	Tonkin
79.	Weyburn ⁷
80.	White Bear ⁷
81.	White Bear

Entree

Delta Jct.-Amaranth
Ridgeville-Fredensthal
Fredensthal-B.N. Jct.
Rosburn Jct.-Bethany
Bethany-Russell
Ochre River-Ste. Rose
Ste. Rose-Rorketon
Wananesa-M. et B. Jct.
Sifton Jct.-Winnipegosis
Eyre Jct.-Acadia Valley
Amiens Jct.-Lac Shell
Lac Shell-Spiritwood
Radville-Bengough Jct.
Parry-Avonlea
Bengough Jct.-Willowbunch
Unity-Lac Cactus
Lac Cactus-Bodo
Laird-Carlton
Moose Jaw Jct.-Mawer
Mawer-Central Butte
Reserve-Weekes
Weekes-Porcupine Plain
Peelies-Corning
Corning-Handsforth
Meacham-Totzke
Domremy-St. Louis
St. Louis-M. 103.25
M. 103.25-Cudworth Jct.
Biggar-Dodsland
Dodsland-Lac Dewar
Baden-Hudson Bay
Claybank-Mossbank
Hodgeville-Tyson
Tyson-Neidpath
Thatch-Meskanaw
Meskanaw-Yellow Creek
Yellow Creek-Wakaw
Wakaw-Alvena
Oban Jct.-Cando
Preeceville-Kelvington
Ross Jct.-Hamton
Central Butte-Riverview
MacNutt-Wroxton
Tonkin-Fonehill Jct.
Fonehill Jct.-Willowbrook
Talmage-Weyburn
Eston-Lacadena
Lacadena-White Bear

Pertes
réelles
réclamées¹Paiement
versé²
31 déc.

121	162 119
49	66 293
33	44 985
63	85 150
63	85 150
10	14 129
101	1 312
12	135 444
53	16 693
53	71 813
157	209 378
10	58 692 ⁶
129	172 636
467	236
11	623 633
6	14 871
244	8 691
394	325 838
131	525 765
401	175 149
1	534 734
95	1 622
3	127 327
95	5 141
220	293 975
83	111 413
2	2 890
25	33 570
253	338 470
8	11 489
466	621 463
9	12 698
9	269 538
202	279 733
209	495 409
371	330 863
248	346 678
260	157 203 ⁶
78	58 084 ⁶
28	287 783 ⁶
143	66 683
50	982 139
736	109 702
82	2 554
1	4 842
9	20 069 ⁶
158	211 950
1	2 227
5	7 271
12	28 636 ⁶

Annexe N

Comité des transports par chemin de fer

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1980 ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS NON PROTÉGÉS)

Paiements versés au 31 déc. 1981		Pertes réelles réclamées		Entre	
\$ Aucun ²		726 511		Shoal Harbour-Bonavista	
Aucun ²		359 572		Placentia Jct.-Argentia	
Aucun ²		150 772		Mount Stewart Jct.-Montague	
Aucun ²		352 790		(y compris les embr. Mount	
Aucun ²		38 959		Harmony Jct.-Elmira	
78 250		104 333		Caledonia Jct.-Caledonia	
222 400		296 534		Imperial-Upper Musquodoboit	
162 049		216 065		Port Hastings Jct.-Inverness	
Aucun ²		212 882 ²		(y compris les embr. Wallace	
Aucun ²		55 625		Tatamagouche-Scotsburn	
934 629		1 246 172		Liverpool-Yarmouth	
Aucun ²		196 191 ³		Valley-Centreville	
Aucun ²		5 578		Stanley Jct.-Sutherland	
15 777		21 036		Saint-André-Grenville	
Aucun ²		6 473 265		Montréal-Mont Royal	
Aucun ²		53 300		Saint Hyacinthe-Bellevue Jct.	
Aucun ²		396 892		Rivière-du-Loup-Edmundston Est	
Aucun ²		73 338 ³		Cheltenham-Beeton	
Aucun ²		84 340		Paris Jct.-Tavistock	
188 513		251 351		Lindsay-Haliburton	
Aucun ²		14 589 ³		Listowel-Kincardine	
Aucun ²		108 830 ³		Marmora-Lac St. Pierre	
Aucun ²		80 894		Whites Jct.-Durham	
1 111		8 750 ³		Park Head-Warion	
16 567		22 089		North Colwell-Hendrie	
Aucun ²		20 716		St. Thomas-Port Stanley	
5 145		6 860		Belmont-Elgin	
295 659		394 212		Grosse Ile-Fisher Branch	
7 920		38 956		Fisher Branch-Hodgson	
5 004		10 560		Morris-Somerset	
94 390		6 672		Somerset-Belmont	
		125 854		Neepawa-Rossburn Jct.	

1. Argentia	2. Bonavista	3. Montague	4. Murray Harbour	5. Souris	6. Caledonia	7. Dartmouth	8. Inverness	9. Oxford	0. Oxford	1. Yarmouth	Nouveau-Brunswick	2. Centreville	3. Nashua	(Embr. Stanley)	Québec	4. Montfort	5. (Embr. Grenville)	6. Mont Royal	7. Saint-Jude	8. Temiscouata ³	Ontario	8. Beeton	9. Drumbo	10. Haliburton	11. Kincardine	12. Marmora	13. Owen Sound	14. (Embr. Durham)	15. Penetang	16. Talbot	Manitoba	17. Hartney	18. Inwood	19. Inwood	20. Miami ²	21. Miami ²	22. Neepawa
-------------	--------------	-------------	-------------------	-----------	--------------	--------------	--------------	-----------	-----------	-------------	-------------------	----------------	-----------	-----------------	--------	-------------	----------------------	---------------	---------------	-----------------------------	---------	-----------	-----------	----------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	--------------	------------	----------	-------------	------------	------------	------------------------	------------------------	-------------

Annexe L
Comité des transports par chemin de fer
SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS
VERSÉS AU CANADIEN NATIONAL
POUR L'ANNÉE 1980

Paie versé 31 déc.	Pertes réelles	réclamées ¹	\$ 22 829 023	89 634 700	1 897 578	19 722 338	\$ 134 083 639	Total		
Paie versé 31 déc.	Pertes réelles	réclamées ¹	\$ 9 332	67 226	1 328	19 722	\$ 97 60	Total		

Article 256 (Embranchements non protégés)
Article 258 (Embranchements protégés)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)²
Article 272 (Tarifs de l'Est)

¹La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas de la page de chacun des tableaux.
²La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.

Paie versé 31 déc.	Pertes réelles	réclamées ¹	\$ 12 833 991	96 375 296	142 074	15 023 338	\$ 124 374 699	Total		
Paie versé 31 déc.	Pertes réelles	réclamées ¹	\$ 8 53	77 10	Auc	15 02	\$ 100 65	Total		

Article 256 (Embranchements non protégés)
Article 258 (Embranchements protégés)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)²
Article 272 (Tarifs de l'Est)

¹La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas de la page de chacun des tableaux.
²La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.

Annexe J

Comité des transports par chemin de fer

STATISTIQUES PRÉLIMINAIRES — ACCIDENTS EN 1981

Déraillements de trains et de matériel lourd
Déraillements de draisines, etc.

Collisions — trains et matériel lourd
Collisions entre draisines et trains ou autre matériel

Total
363
10

Total
157
48

Total
755

Total
350
127
65
158

Accidents aux passages à niveau
Accidents — marchandises dangereuses

Déraillements

Collisions

Autres

Nota : Les données susmen-
tionnées sont incom-
plètes et ne sont donc
que préliminaires.
Des modifications y
seront apportées
après la réception
d'avis et d'annula-
tions récents.

Annexe K

Comité des transports par chemin de fer

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS AUX COMPAGNIES ADMISSIBLES POUR L'ANNÉE 1980

Article 256 (Embranchements non protégés)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)²
Article 272 (Tarifs de l'Est)

La date des réclamations en
compensation des pertes
réelles par le chemin de fer
figure au bas de la page de
chacun des tableaux.
La somme indiquée repré-
sente 80 % des pertes réelles
réclamées de manière à
établir un juste rapport
avec les paiements versés
qui constituent 80 % des
pertes réelles certifiées.

Total

Pertes
réelles
réclamées¹
\$ 35 663 014
197 652 792
4 425 697
34 745 676
\$272 487 179

Paiements
versés au
31 déc. 1981
\$ 17 862 625
152 753 087
3 340 127
34 745 676
\$208 701 515

Date de la dernière ord./déc.	Date de la requête	Ord. n°	Objet de l'ord. et de la déc.	Service
	31/10/69	CP-1981 2171	Modification du plan défini l'Ouest pour supprimer le service transcontinental entre Montréal et Ottawa et le relocaliser par un service local à Ottawa et Sudbury.	Montréal/Toronto-Vancouver
	31/10/69	R-32317	Décret CP 1981-2171 du 6 août 1981 supprimant le service hebdomadaire entre Sudbury et Toronto.	Toronto-Peterborough-Havelock
	31/10/69	R-32037	Supprimer le service hebdomadaire de la liaison entre Toronto et Niagara Falls.	Toronto-Hamilton
	31/10/69	CP-1981-2171	Décret du Conseil supprimant le service hebdomadaire et réduisant à trois fois par semaine le service pendant la saison haute.	Sudbury-White River
	31/03/81	WDR-00199	Prestation d'un « service provisoire » pendant un an à partir de la date d'entrée en vigueur du R.T.C.F. visant à supprimer le service.	Calgary-Edmonton
	11/09/74	Comité de révision	Renversement de la décision R.T.C.F. visant à supprimer le service.	Victoria-Courtenay
	07/06/76	Décision	Service déclaré non-rentable et supprimé par le Comité.	Montréal-Farnham
Le service pour lequel le Comité aurait pu recevoir des requêtes a été aboli.				
	27/03/72	R-32037	Supprimer le service hebdomadaire de la liaison entre Toronto et Niagara Falls.	Toronto-Hamilton-Buffalo Railway
	25/03/81	R-32037	Supprimer le service hebdomadaire.	Hamilton-Welland
	04/04/72	R-32037	Supprimer le service hebdomadaire.	Welland-Fort Erie
	13/12/77	R-25961	Maintenir le service.	Algoma Central Railway
	14/08/80	R-31300	Service déclaré comme abandonné.	Sault Ste-Marie-Hearst
	14/08/80	R-31300	Service déclaré comme abandonné.	Edmonton-Waterways
	14/08/80	R-31300	Service déclaré comme abandonné.	White Pass & Yukon Corp.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ord. et de la déc.
Nabowden-Gilliam-Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Maintenir le service.
Sieux Lookout-Thunder Bay	03/05/71	22/12/77	R-25988	Maintenir le service.
The Pas-Lynn Lake	03/05/71	28/09/81	WDR-00383	Maintenir le service.
Toronto-London-Sarnia	03/08/71	18/11/77	R-25782	Maintenir le service.
Montréal-Québec	03/08/71	18/11/77	R-25782	Maintenir le service.
Montréal-Brockville-Toronto	03/08/71	18/11/77	R-25782	Maintenir le service.
Toronto-North Bay-Kapuskasing	27/10/69	07/09/77	R-25382	Maintenir le service.
Toronto-Niagara Falls	03/08/71	18/11/77	R-25782	Maintenir le service. (Voir l'ordonnance R-31299).
Winnipeg-Thompson-Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Réduire le service. Supprimer les trains 90-91 et changer l'itinéraire des trains 92, 93, 94 et 95.
Edmonton-Drumheller	27/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Supprimer le service le 15 nov. 1981 conformément au décret du Conseil.
Asper-Pr. George-Pr. Rupert	27/10/69	21/03/77	R-24508	Maintenir le service conformément à l'Ord. 1981.
Montréal/Toronto-Vancouver	29/12/70	06/08/81	CP-1981-2171	Modification du plan définitif de l'Ouest pour supprimer les trains dans certaines régions.
Moncton-Saint John	27/10/69	juin/79	Plan définitif	Étendre le service depuis Moncton jusqu'à Halifax.
Toronto-Stouffville	27/10/69	29/05/81	R-32318	Décret CP 1981-2171 du 6 août 1981 supprimant le service le 7 sept. 1982.
Ottawa-Brockville-Toronto	03/05/71	18/11/77	R-25782	Maintenir le service.
Montréal-Ottawa	03/08/71	18/11/77	R-25782	Maintenir le service.
Winnipeg-Farlane	13/02/74	09/02/81	WDR-00134	Maintenir le service.
Toronto-Barrie	—	26/02/76	R-22346	Décret CP 1981-2171 du 6 août 1981 supprimant le service le 7 sept. 1982.
CP Rail	31/10/69	04/09/81	R-32608	Maintenir le service après un an de service expérimental.
Halifax-Yarmouth	31/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Décret du Conseil supprimant le service le 15 nov. 1981.
Montréal-Saint John	31/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Décret du Conseil supprimant le service le 15 nov. 1981.
Montréal-Québec	31/10/69	18/11/77	R-25782	Maintenir le service.
Montréal-Mont Laurier	31/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Décret du Conseil supprimant le service le 15 nov. 1981.
Montréal-Ottawa	31/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Décret du Conseil supprimant le service le 15 nov. 1981.
Rive Nord)				

Annexe I

Comité des transports par chemin de fer

SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS — DÉCISIONS

ET ORDONNANCES RENDUES EN VERTU DU PARAGRAPHE 260(8)

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ord. et de la déc.
Canadien National	29/12/70	28/06/79	R-28954	Remplacer le matériel classé par un autorail diesel sur la tronçon Matapédia-Caspé.
Montréal-Caspé, Québec-Moncton	29/12/70	06/08/81	CP-1981-2171	Décret du Conseil supprimant le service le 15 nov. 1981.
Edmundston-Moncton	29/12/70	06/08/81	CP-1981-2171	Diminuer la fréquence du service Montréal-Campbellton une fois par jour; service quotidien entre Montréal et Moncton.
Montréal-Halifax/Sydney	29/12/70	juin 79	Plan définitif	Joli et entre Campbellton et Moncton.
Sydney-Truro-Halifax	29/12/70	juin 79	Plan définitif	Maintenir le service.
Montréal-Kingston	03/08/71	18/11/77	R-25782	Maintenir le service.
Montréal-Chicoutimi	27/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	l'ordonnance R-31300 et rétablir la fréquence du service.
Québec-Chambord	27/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Décret du Conseil supprimant le service le 15 nov. 1981.
Chambord-Dolbeau	20/11/72	12/11/81	R-32961	Réduire la fréquence du service à trois fois par semaine.
Montréal-Senneterre-Cochrane	27/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Décret du Conseil modifiant l'ordonnance R-31300 et rétablir la fréquence du service.
Québec-Hervey	27/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Décret du Conseil supprimant le service le 15 nov. 1981.
Montréal-Sherbrooke	03/05/71	28/06/79	R-28952	Décret CP-1981-2171 du 6 sept. 1982.
Senneterre-Val-d'Or	27/10/69	12/11/81	R-32961	Réduire la fréquence du service à trois jours par semaine.
Ottawa-Bellefleur	03/05/71	18/11/77	R-25782	Maintenir le service.
Toronto-Stratford	03/08/71	18/11/77	R-25782	Décret du Conseil modifiant l'ordonnance R-29855WD v
Regina-Saskatoon-Prince Albert	03/05/71	06/08/81	CP-1981-2171	suppression du tronçon Saskatoon-Prince-Albert et maintien du tronçon Regina-Saskatoon qui fait partie d'un nouveau service Winnipeg.
Bishop's Falls-Cornerbrook	Aucune requête en abandon n'a été reçue à l'égard de ces services.			
St. John's-Brigus Jct-Carbonear				
Clarenville-Bonaville				
Hearst-Nakina	03/05/71	22/12/77	R-25988	Maintenir le service.

101

Situation	Points	Entre	Subdivision	Terre-Neuve	CN, Argentina	CN, Bonavista	Nouvelle-Ecosse	CN, Caledonia	CN, Oxford	(y compris les embranchements de Wallace et de Pictou)	Ile-du-Prince-Edouard	CN, Montague	CN, Murray Harbor	(y compris l'embranchement de Georgetown)	Maple Hill-Murray Harbor	(y compris les embranchements de Mount Herbert et de Vernon)	Harmony Jct.-Elmira	Nouveau-Brunswick	CN, Albert	CN, Centreville	CP Rail, Shore Line	Québec	CN, Mont-Royal	CP Rail, Sainte-Agathe	CP Rail, Sainte-Agathe	CP Rail, Sainte-Agathe	CP Rail, Témiscamingue	et Ville-Marie	CP Rail, Tring (QCR)	Tring Jct.-Courcelles	Courcelles-Mégantic	Wyman-Waltham	CP Rail, Waltham
Pendante	0.00-20.65	0.00-87.89	Pendante					0.00-21.92	16.49-71.43			0.00-25.61	0.0-44.4	0.00-9.85	0.00-24.36	0.00-27.72	22.5-42.6	0.00-4.32	13.6-44.4	44.4-138.2	17.8-27.8	47.9-106.5	0.0-7.7	1.0-32.5	32.5-57.7	34.0-77.5	1984	Pendante					

ORDONNANCES ET DÉCISIONS EN 1981 —
RÉQUÊTES EN ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS-PRAIRIES

Subdivision	Entre/Points militaires	Ord. n°/ date de l'ord.	Décision rendue			
CN, Dartmouth Nouvelle-Écosse	Imperoyal-Upper Musquodoboit p.m. 18.5 - p.m. 81.8 Audience pour de nouvelles preuves	R-31920 — 24 fév.	Abandon le 31 déc. 81	Prolongation condi- tionnelle jusqu'au 27 août 1983 Ordonnance en main- tien du service Abandon à compter du 1 ^{er} août 1981 unique- ment	R-31919 — 24 fév.	R-32347 — 19 juin
CN, Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness p.m. 0.00 - p.m. 55.64 Liverpool-Yarmouth p.m. 0.92 - p.m. 136.60	R-31919 — 24 fév.				
CN, Yarmouth		R-32347 — 19 juin				
Québec CP Rail, Maniwaki	Laman-Maniwaki p.m. 3.0 - p.m. 80.7	R-31777 — 22 janv.	Ordonnance en pro- longation, révision triennale Abandon le 13 avril 81		R-31954 — 9 mars	R-32012 — 19 mars
CN, Montfort Embr. Grenville) CN, St.-Judes	St. Andrews-Grenville p.m. 17.70 - p.m. 30.80 St.-Hyacinthe-Bellevue Jct. p.m. 3.50 - p.m. 31.35		Abandon le 23 mai 81			
CN, Drumbo Ontario	Paris-Tavistock p.m. 3.65 - p.m. 22.80 Lindsay-Haliburton p.m. 0.53 - p.m. 55.49	R-32920 — 26 oct.	Abandon le 30 nov. 81			
CN, Haliburton		R-32739 — 28 sept.	Abandon le 2 nov. 81			

Comité des transports par chemin de fer

86

Subdivision	Point milliaire	Endroit	Type de voie
Nouvelle-Ecosse	67.11	Lunenburg	Embranchement
CN, Chester	35.33	Lockeport	Embranchement
Nouveau-Brunswick	0.0-2.7	Frédéricton	Embranchement
CP Rail, Minto			
Québec	4.3	Montréal	Voie d'évitement
CP Rail, South Bank			Voie d'évitement
CP Rail, Embranchement d'Outremont	0.25	Outremont	Voie d'évitement
CP Rail, M & O	16.42	Rigaud	Voie d'évitement
CP Rail, Adirondack	46.3	Montréal	Voie d'évitement
Ontario			
CP Rail, Galt	3.08	Toronto	Embranchement
CP Rail, Windsor	64.40	Chatham	Voie d'évitement
CN, Campbellford	31.01	Campbellford	Voie d'évitement
CP Rail, Manitouwadge	39.80	Thunder Bay	Embranchement
Manitoba			
CP Rail, Carberry	1.83	Winnipeg	Embranchement
CP Rail, Carberry	1.25	Winnipeg	Embranchement
Saskatchewan			
CP Rail, Sutherland	112.5	Saskatoon	Embranchement
CP Rail, Wilkie	0.80	Saskatoon	Embranchement
CP Rail, Lanigan	50.20	Strasbourg	Embranchement
Alberta			
CN, Camrose	3.32	Edmonton	Embranchement
CN, Edson	0.70	Edmonton	Embranchement
CN, Drumheller	52.84	Drumheller	Embranchement
Colombie-Britannique	1.79	Vancouver	Embranchement
CP Rail, Westminster			
CP Rail, Okanagan	46.47-46.60	Vernon	Voie d'évitement

Désignation

Ordonnance

Décision rendue

Alberta

Voie de remisage du CN, p.m. 263.3, subdivision Wainwright, Edmonton

Embranchement industriel de CP Rail entre 14th St. SW et 10th St. SW, au Nord de 11th Ave. SW, Calgary

Boucle de sortie de CP Rail qui prend naissance aux p.m. 3.53 et 3.73, subdivision Edson, Edmonton

Embranchement BZ de CP Rail et voie auxiliaire, Calgary

Voies d'évitement du CN entre les 104^e et 103^e rues à Edmonton, dont la construction et l'entretien étaient autorisés par les ordonnances 42867 et 86586 du 24 juin 1929 et du 15 juillet 1955 respectivement.

Embranchement du CN, subdivision Edson, Edmonton, dont la construction et l'entretien étaient autorisés par l'ordonnance 36050

Colombie-Britannique

Embranchement du CN qui prend naissance au p.m. 31.7 de la subdivision Okanagan, Armstrong

Voie de triage Kelowna de CP Rail, Kelowna

Ordonnance 36369 autorisant Burlington Northern à construire et à entretenir une voie d'évitement à New Westminster

R-00132WD — 5 fév.

Agrement de la requête

R-00039WD — 4 mars

Agrement de la requête

R-00173 — 12 mars

Agrement de la requête

R-32273 — 25 mai

Agrement de la requête

R-32538 — 14 août

Agrement de la requête

Annulation des ordonnances

R-32676 — 16 sept.

Annulation de l'ordonnance

R-00141WD — 24 fév.

Agrement de la requête

R-32287 — 29 mai

Agrement de la requête

R-33013 — 1^{er} déc.

Annulation de l'ordonnance

ORDONNANCES ET DÉCISIONS SUR DES REQUÊTES

EN ABANDON D'AUTRES VOIES — 1981

Décision rendue	Ordonnance	Nouvelle-Écosse	
		Désignation	Agrement de la requête
	R-32344 — 15 juin	Embranchement Lockeport de CP Rail entre les p.m. 3.90 et 4.21	Agrement de la requête
	R-31831 — 27 janv.	Voie d'évitement de CP Rail qui prend naissance au p.m. 0.70 de l'embranchement South Bank, à Lasalle	Agrement de la requête
	R-31832 — 27 janv.	Embranchement industriel de CP Rail qui traverse la rue St-Patrick, au p.m. 0.75, embranchement South Bank, LaSalle	Agrement de la requête
	R-31845 — 28 janv.	Voie d'évitement de CP Rail qui traverse les rues Ste-Thérèse et St-Joseph, au p.m. 0.6 de l'embranchement industriel, qui prend naissance au p.m. 68.50, subdivision Sherbrooke, Sherbrooke	Agrement de la requête
	R-31847 — 30 janv.	Embranchement de CP Rail qui prend naissance au p.m. 3.24, subdivision avenue du Parc, Montréal	Agrement de la requête
	R-31857 — 3 fév.	Embranchement de CP Rail au p.m. 47.38, subdivision Mégantic (maintenant subdivision Sherbrooke), comté Compton	Agrement de la requête
	R-32966 — 5 nov.	Embranchement Bonaventure du CN, Montréal	Agrement de la requête
		Ontario	
	R-31843 — 28 janv.	Embranchement rue Cumberland du CN situé entre les p.m. 0.05 et 0.30 et prenant naissance à l'embranchement Wesco au p.m. 2.33, dont la traverse de pointe est au p.m. 69.36, subdivision Kingston, Cornwall.	Agrement de la requête
	R-31844 — 28 janv.	Embranchement Queenston Quarry du CN situé entre les p.m. 0.29 et 1.14 et prenant naissance au p.m. 3.51, subdivision Grimshby	Agrement de la requête
	R-31846 — 26 janv.	Embranchement industriel du CN qui prend naissance au p.m. 0.04, subdivision St. Mary, Ingersoll	Agrement de la requête
	R-31850 — 30 janv.	Embranchement rue Victoria de CP Rail entre les p.m. 0.78 et 1.08, Kitchener	Agrement de la requête
	R-31857 — 3 fév.	Embranchement de CP Rail qui prend naissance au p.m. 8.09, subdivision Orangeville, Brampton	Agrement de la requête
	R-31859 — 3 fév.	Voie d'évitement de CP Rail qui traverse la rue Waterloo, longe la rue Pall Mall et prend naissance au p.m. 111.34, subdivision Galt, London	Agrement de la requête
	R-32392 — 2 juil.	Voie de contournement Brockville de CP Rail entre les p.m. 1.02 et 1.2, Brockville	Agrement de la requête
	R-32941 — 5 nov.	Voie d'évitement de CP Rail à Tweed, qui prend naissance au p.m. 62.5, subdivision Havelock	Agrement de la requête
		Manitoba	
	R-00197WD — 30 mars	Voies d'évitement privées L-44 et L-44A de CP Rail, p.m. 1.25, subdivision Carberry, Winnipeg	Agrement de la requête
	R-00131WD — 5 fév.	Embranchements du CN entre les rues Cornwall et Broad à Regina, qui prennent naissance aux p.m. 0.15 et 1.15, subdivision Regina terminal.	Agrement de la requête
		Saskatchewan	

Date

30 sept.

L'article 260 de la Loi sur les chemins de fer : et requête présentée par CP Ltée en suppression du service voyageurs offert au moyen des trains n°s 213 et 214 entre Montréal et Farnham au Québec.

octobre

Rapport et Décision en matière d'installations de transport à fournir par CN dans la province de la Saskatchewan; et l'article 48 de la Loi nationale sur les transports, chapitre N-17, statuts révisés du Canada 1970.

2 oct.

Requête présentée par CN en abandon d'un tronçon de la Subd. Drumbo compris entre Paris, p.m. 3.65, et Tavistock, p.m. 22.80, en Ontario. Décision et ordonnance n° R-32920 du 26 oct. 81.

18 déc.

Requête présentée par CN eu égard à ses servocentres de Gaspé et de Campbellton. Décision et ordonnance n° R-33076.

22 déc.

Requête présentée par la ville d'Amos en vertu de la partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, 23 Elizabeth II, chap. 12 en vue du déplacement des lignes des chemins de fer du CN à l'intérieur des limites de la ville d'Amos.

Décision rendue
Non rentable
Voir la décision
Agrément de la requête
Agrément partiel de la requête
Plan de financement de la ville accepté
Subventions recommandées au Ministre.

Annexe D

Comité des transports par chemin de fer

REQUÊTES EN 1981

Type	Nbre Reques	Approuvées *
Interdiction d'emploi du sifflet de locomotive	11	4
Installations de stockage en vrac de matières dangereuses	139	122
Dégagements réduits	12	12
Dispense d'installation de clôtures	17	28

*Comprend celles qui ont été reçues avant le début de 1981.

Date	Décision relative
29 mai	Reconsidération de la requête présentée par CP Liée en abandon du service voyageurs offert au moyen des trains n° 187, 188, 189, 190 et 191 entre Toronto et Have-lock, Ontario. Décision et ordonnance n° R-32317.
29 mai	Reconsidération de la requête présentée par CN en abandon du service voyageurs offert au moyen des trains n° 631 et 632 entre Toronto et Stouffville en Ontario. Décision et ordonnance n° R-32318.
10 juin	Résolution du Conseil de bande demandant que certains passages à niveau de CP Liée soient déclarés publics et demeurent ouverts dans la réserve indienne de Gardén River, dans le district d'Algoma en Ontario. Décision et ordonnance n° R-32333.
19 juin	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation d'une partie du tronçon de la subd. Yarmouth compris entre Liverpool, p.m. 0,92, et Yarmouth, p.m. 136,60, en Nouvelle-Ecosse. Décision et ordonnance n° R-32347.
26 juin	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation d'un tronçon de la subd. Haliburton compris entre Lindsay, p.m. 0,53, et Haliburton, p.m. 55,49, en Ontario. Rapport et ordonnance n° R-32739 du 28 sept. et ordonnance n° R-32772 du 9 oct. 1981.
30 juin	Requête déposée par Arctic Grain Ltd. en révision du tarif C.T.C. (F) 10 du <i>Canadian Car Demurrage Bureau</i> de manière à obtenir un délai illimité pour le déchargement des criblures obtenues du nettoyage du blé, de l'avoine, de l'orge, du lin et du colza, aux fins d'exportation. Avis d'acquisition proposé de certaines tenures à bail présenté par Consolidated Rail Corp. et al.
13 août	Requête de VIA Rail de décision du Comité sur une interprétation de l'article 10 « Option ouverte à l'acheteur » d'une entente entre CP Liée et VIA Rail. Décision et ordonnance n° R-32563.
4 sept.	Relative à l'ordonnance n° R-29856 du 8 nov. 1979; et rapport du Comité intitulé « Mise en œuvre du service expérimental de trains voyageurs entre Halifax et Yarmouth ». Décision et ordonnance n° R-32608.
8 sept.	Requête présentée par CN en vue d'installer un dispositif d'alimentation en gaz combustible de pétrole liquéfié dans les logements mobiles <i>White Fleet</i> . Rapport et ordonnance n° R-33078 du 18 déc. 1981.
18 sept.	L'article 59 de la Loi nationale sur les transports; et requête présentée par CP Liée en vue d'obtenir une ordonnance exigeant la réception voulue et raisonnable au quai connu sous le nom de « CN Ore Dock » de CN et l'expédition depuis ce quai de marchandises expédiées au point d'échange Port Arthur à Thunder Bay (Ontario). Décision sur la requête de CP Liée en vue d'obtenir une ordonnance provisoire ex parte.
30 sept.	Décision relative à l'ordonnance de justification sur la sécurité ferroviaire. Voir la décision

Annexe C Comité des transports par chemin de fer

DÉCISIONS RENDUES EN 1981

93

Date	Décision rendue	Rejet de la requête	Rejet d'une demande de prolongation	Rejet de la requête	24 fév.	24 fév.	20 fév.	22 janv.	2 janv.
	Requête présentée par CP Ltée en vertu de l'article 265 de la Loi sur les chemins de fer, en autorisation de rétablir l'accès à certaines voies de service privées du CN dans des terminus de Montréal-Est.								
22 janv.	Requête présentée par CP Ltée en abandon de l'exploitation d'une partie de sa subd. Manitwakî comprise entre Laman, p.m. 3.0, et Maniwakî, p.m. 80.7 au Québec.	Rejet de la requête							
	Décision en ordonnance n° R-31777.								
20 fév.	Requête de <i>British Columbia Forest Products Limited et al.</i> , au titre de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports; et requête déposée par CP Ltée et CN en autorisation de prolonger la période de temps prévue à la clause 2 de l'ordonnance n° R-31684 du 9 décembre 1980.		Rejet d'une demande de prolongation						
24 fév.	Décision rendue à la fin de l'audience.								
24 fév.	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation du tronçon de la subd. Inverness compris entre Port Hastings, p.m. 0.00, et Inverness, p.m. 55.64, en Nouvelle-Ecosse.	Rejet de la requête							
	Décision et ordonnance n° R-31919.								
24 fév.	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation du tronçon de la subd. de Dartmouth compris entre Imperoyal, p.m. 18.5, et Upper Musquodoboît, p.m. 81.8, en Nouvelle-Ecosse.	Agrement de la requête							
	Décision et ordonnance n° R-31920; et décision rendue à la fin de l'audience et ordonnance n° R-32623 du 27 août 1981.		Continuation sous condition						
9 mars	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation du tronçon de la subd. Grenville (maintenant désignée sous le nom « d'embranchement Grenville ») compris entre St-André-Est, p.m. 17.70, et Grenville, p.m. 30.80, au Québec.	Agrement de la requête							
12 mars	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation d'une partie du tronçon de la subd. Saint-Judes (maintenant désignée sous le nom « d'embranchement Saint-Thomas-d'Aquin »), compris entre Saint-Hyacinthe (Saint-Thomas-d'Aquin), p.m. 3.50, et Jonction Bellevue, p.m. 31.35, au Québec.	Agrement de la requête							
25 mars	Décision et ordonnance n° R-32012 du 19 mars 1981.								
25 mars	Requête en révision de l'ordonnance n° R-31299 du 14 août 1981 autorisant VIA Rail et CP Ltée, Toronto, Hamilton and Buffalo Co. ainsi que Consolidated Rail Corp. à supprimer des services de trains voyageurs entre Toronto et Hamilton, Hamilton et Welland et Welland et Fort-Erie (frontière internationale) et le rapport de VIA Rail du 11 déc. 1980 intitulé <i>A Study to Investigate the Feasibility of Providing a Transportation Link Between Passenger Rail Services at Niagara Falls, Ontario and Niagara Falls, New York</i> ; et l'ordonnance n° R-31570 du 6 nov. 1980.	Service de rechange assuré							
26 mars	Décision et ordonnance n° R-32037.								
	Intention de CN, en vertu de l'article 106 de la Loi nationale sur les chemins de fer, d'abandonner l'embranchement particulier desservant la Security Storage Co. Ltd. à Winnipeg, Manitoba, vis-à-vis le p.m. 3.53 de la subd. Oak Point.	L'approbation du Comité non requise							
11 mai	Requête présentée par le gouvernement de l'Ontario en révision de l'ordonnance n° R-31302 du 12 août 1980.	Agrement de la requête							
	Décision et ordonnance n° R-32275 du 26 mai 1981.	Ordonnance amendée							

Subdivision

- CN, Winnipegosis
- CN, Bodo
- CN, Cudworth
- CN, Avonlea
- CN, Central Butte
- CN, Inwood
- CN, Erwood
- CN, Preeceville
- CP, Colony
- CP, Fife Lake
- CP, Amulet
- CN, Chelan
- CP, Pennant
- CN, Rhein

Entre

Sifton Junction et Winnipegosis (Man.)
 Cactus Lake et Bodo (Sask.)
 St. Louis et p.m. 103.25 (Sask.)
 Parry et Avonlea (Sask.)
 Moose Jaw Junction et Mawer (Sask.)
 Grosse Ile et Fisher Branch (Man.)
 Baden (Man.) et Hudson Bay (Sask.)
 Preeceville et Kelvington (Sask.)
 Rockglen et Kildeer (Sask.)
 Coronach et Big Beaver (Sask.)
 Crane Valley et Cardross (Sask.)
 Reserve et Weekes (Sask.)
 Hazlet et Verlo (Sask.)
 Hampton et Ross Jct. (Sask.)

AUDIENCES/DÉCISIONS SUR DES REQUÊTES EN ABANDON D'EMBRANCHEMENTS DES PRAIRIES — 1981

Cas rapportés de 1980

Subdivision

• Langdon

• Asquith

— décision du 23 oct. 1981. Abandon de 8,8 milles entre Rosedale et East Coulee (Alb.).
23 nov. 1981. Abandon de 20,8 milles, entre Carbon et Kneehill (Alb.). 15 déc. 1981. Appel interjeté auprès du Comité de révision et maintenu le 30 déc. 1981.
— décision du 14 avril 1981, modifiée le 16 juin 1981. Abandon de 12,2 milles entre Arelee et Sonningdale (Sask.), le 31 août 1981; abandon de 17 milles entre Uran et Arelee (Sask.), le 31 août 1982. Application de l'ordonnance suspendue le 19 août 1981, en raison de l'appel interjeté auprès du gouverneur en Conseil. Décision originale confirmée par le décret CP-1981-3009, 29 oct. 1981.
• Neepawa et Rosburn — décision du 29 avril 1981. Abandon de 4,1 milles entre Neepawa et Rosburn Junction (Man.) et de 11,9 milles entre Rosburn Junction au point milliaire 11,9, de la subdivision Rosburn, dès la construction du raccord de 2,1 milles avec la subdivision de Minnedosa du Canadien Pacifique et d'un autre raccord avec la subdivision Russell du Canadien Pacifique, à Russell (Man.) et le transfert de la subdivision Rosburn au Canadien Pacifique.

Subdivision

• CP Rail, Lyleton

• CP Rail, Strathmore

• CP Rail, Colonsay

• CN, Corning

• CN, Coronado

• CN, Porter

• CP Rail, Kelfield

• CN, Dodsland

Décisions en suspens

Subdivisions

• CP Rail, Wishart

• CN, Endiang

• CN, Ste-Rose

• CN, Stettler

• CN, Acadia Valley

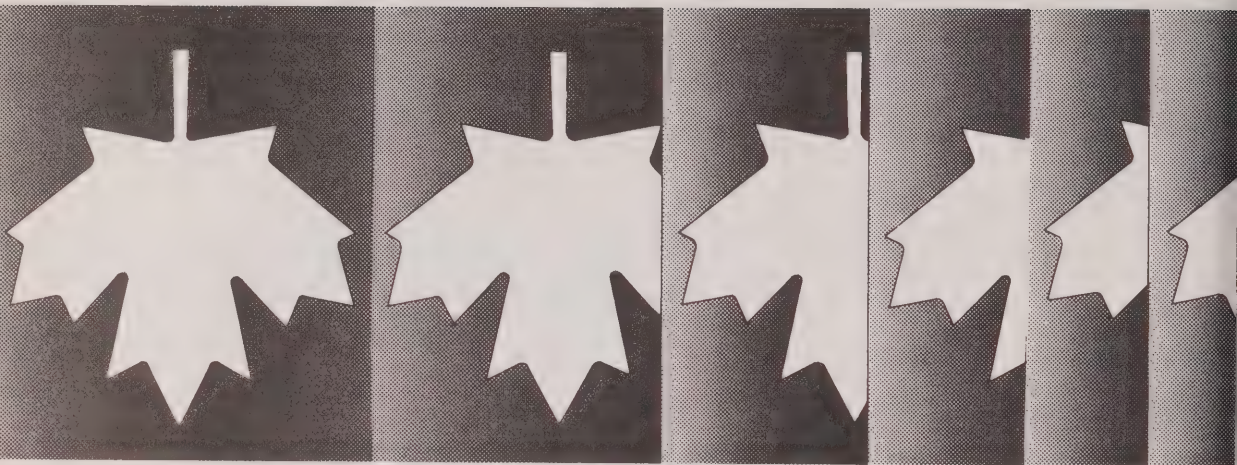
• CN, Oakland

• CP Rail, Furness

• CN, Inwood

— décision du 3 juillet 1981. Abandon de 4,8 milles, entre Waskada et Dalny (Man.), 31 août 1983.
— décision du jury du 5 mai 1981. Abandon de 9,7 milles, entre Gleichen et le p.m. 9,7, 5 juin 1981; entre le p.m. 9,7 et un point à l'est de Strathmore (Alb.) (p.m. 19), 31 juillet 1981; entre Strathmore et Langdon (Alb.) (p.m. 33,6), 31 juillet 1982.
— décision du 10 nov. 1981. Abandon de 35,3 milles, entre un point situé près de Amazone et Colonsay (Sask.), après la construction d'un raccord de 8,5 milles avec la subdivision Watrous du CN le transfert de l'embranchement au CN.
— décision du 21 sept. 1981. Abandon de 7,8 milles, entre Corning et Handsworth (Sask.), 31 déc. 1981; l'exploitation de l'embranchement entre Peebles et Corning doit être poursuivie.
— décision du 14 oct. 1981. Abandon de 8,24 milles, entre Lindbergh et Heinsburg (Alb.), 14 novembre 1981.
— décision du jury du 25 août 1981. L'exploitation de la subdivision, entre Oban Junction et Cando (Sask.), sur une distance de 18 milles, doit être poursuivie.
— décision du 31 déc. 1981. Abandon de 9,9 milles, entre Handel et Kelfield (Sask.), 31 août 1982; abandon de 18,6 milles, entre Brass et Handel (Sask.), 31 août 1983.
— décision du 31 décembre 1981. Abandon de 46,74 milles, entre Biggar et Dodsland (Sask.), après la construction d'un raccord avec la subdivision Kerrobert du CP, à Dodsland et le transfert du raccord et du tronçon de la subdivision Dodsland, entre Dodsland et Dewar Lake, à Canadien Pacifique Limitée.

— 26,9 milles, entre Foam Lake et Wishart (Sask.); requête reçue le 3 février 1981.
— 34,6 milles, entre Endian Junction et Byemore (Alb.); requête reçue le 1^{er} septembre 1981.
— 24,42 milles, entre Ste-Rose et Rorketon (Man.); audience publique non requise et décision à rendre suivant le bien-fondé de l'affaire.
— 108,02 milles, entre Ferlow Junction et Dinosaur (Alb.); requête reçue le 14 oct. 1981.
— 23,67 milles, entre Elyre Junction (Sask.) et Acadia Valley (Alb.); requête entendue le 29 oct. 1981.
— 53,38 milles, entre Delta Junction et Amaranth (Man.); requête reçue le 18 nov. 1981.
— 19,5 milles, entre Epping (Sask.) et Paradise Valley (Alb.); requête reçue le 24 nov. 1981.
— 8,8 milles, entre Fisher Branch et Hodgson (Man.); avis en vue de déterminer la nécessité d'une audience publique publié le 4 nov. 1981.



Activités — Contrôle des tarifs

Exercice se terminant le 31 décembre	1980	1981
Total des tarifs marchandises déposés par les chemins de fer	47 592	56 085
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés par les chemins de fer	2 887	4 664
Total des tarifs voyageurs déposés par les chemins de fer	311	689
Total des prix convenus déposés par les chemins de fer	673	874
Total des prix convenus en vigueur appliquant les	288	277
Nombre des expéditeurs en vigueur prix convenus en vigueur	1 502	1 539

décision doit également être rendue au début de 1982, en vertu de l'article 281 susmentionné, relative-ment aux tarifs voyageurs deman-
dés par VIA Rail entre Locust Hill et Toronto (Ont.).

Une enquête a également été effectuée sur une requête présentée par le gouvernement de Terre-

Neuve, en vertu du paragraphe 10(3) de la Loi nationale sur les

transports, relativement à un tarif

déposé par le service Roadcruser

du CN qui prévoyait une majeure-
tion des taux pour le 1^{er} octobre

1981. Une audience publique doit

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

L'exploitation

Section des études de

d'autres directions de la Commis-
sion ainsi que par divers gouverne-
ments provinciaux, pays étrangers
et le secteur privé et le public. De
même, des discussions préliminal-
res ont été tenues avec toutes les
compagnies ferroviaires canadien-
nes afin d'enrichir la banque.

La section a également étudié une
requête faite par *Cornwall*, relative à
la nécessité d'établir une entente
de collaboration entre la compa-
gnie ferroviaire et la *Essex Termi-
nal Railway* et ce, pour faciliter le
transport de marchandises à desti-
nation et en provenance d'expédi-
teurs industriels à Amherstburg
(Ont.). On tente actuellement de
négocier une solution satisfaisante
pour les deux parties, avec le
concours de la Direction de l'ex-
ploitation et des tarifs.

Nombre de requêtes ont été reçues,

en 1981, de compagnies ferroviai-
res, en vue de l'exécution de ma-
noeuvres d'aiguillage commun qui

modifieraient les pratiques de manu-
tention des marchandises et d'éta-
blissement des prix des principaux

expéditeurs industriels à Montréal,
Hamilton, North Bay et Toronto. A

la fin de l'année, ces requêtes dont

celle visant des manoeuvres d'ai-
guillage commun à Thunder Bay,

continuaient d'être étudiées en

détail.

Arctic Grain Ltd. a déposé une

requête en exemption des sursta-
bles applicables au transport du

grain aux fins d'exportation. Dans

une décision du C.T.C.F., ce der-
nier a déterminé que les criblures

de grain transportées aux fins

d'exportation n'étaient pas admissi-
bles à une exemption des sursta-

bles applicables au grain non

transformé.

Canada, Transports Canada et

sionnements d'énergie, Statistique

l'Office de répartition des approu-
vés des communes et le Sénat,

enseignements faites par la Cham-
père de la banque a servi, en 1981,

à répondre à des demandes de

partenaires sur les 10 dernières

années. La banque a servi, en 1981,

contient maintenant des données

entre le Canada et les États-Unis,

ferroviaire acheminé au Canada et

La banque de données sur le trafic

Section des études de

L'exploitation

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

canal Detroit-Windsor, à Windsor

(Ont.) et le pont international de la

Voie maritime à Cornwall (Ont.).

se tenir à Terre-Neuve à la fin de

février 1982. La section a égale-

ment étudié des requêtes faites aux

termes de l'article 321 de la Loi sur

les chemins de fer, en opposition

des majorations tarifaires touchant

le pont Ambassador ainsi que le

Division des études des tarifs et de l'exploitation

Trois sections spécialisées de la division sont responsables de programmes de recherche et d'analyse destinés à aider les comités et les directions de la Commission à s'acquitter de leur mandat respectif. La division répond également aux demandes d'autres ministères fédéraux et provinciaux, des autorités municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public.

Les trois sections de la division sont celles des Etudes des plaintes et des requêtes, des Etudes de l'exploitation, et des Etudes des tarifs.

Section des études des plaintes et des requêtes

Cette section étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient nuire à l'intérêt public.

En 1981, diverses requêtes ont été présentées au C.T.C.F., en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. L'industrie canadienne de la fève blanche a déposé une requête relative aux surrestaries applicables au transport des fèves blanches destinées aux marchés d'exportation, via Saint-Jean (N.-B.) et une décision prima facie est en cours de rédaction. *Prairie Mali (Canada) Ltd.* a déposé une requête concernant les taux de transport de l'orge de brasserie, depuis Biggar (Sask.) jusqu'à Vancouver, à des fins d'exportation. L'autorisation d'interjeter appel a été accordée

Les expéditions ferroviaires vers l'Ouest.

Toutes les subventions sont visées par des prescriptions du gouvernement en conseil, à savoir:

- Le Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, qui s'applique à toute forme de transport de marchandises effectuée par des camions entre le "territoire choisi" et d'autres destinations du Canada;

- Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique qui vise le transport de marchandises désignées, par les camionneurs, les chemins de fer et les services de messageries ferroviaires, depuis des points du "territoire choisi" vers des destinations au Canada;

- Le Règlement sur les subventions sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui s'applique à l'acheminement de marchandises désignées entre des points situés à l'intérieur du "territoire choisi", par les camionneurs, les chemins de fer, les services de messageries ferroviaires et les transporteurs maritimes.

La division s'occupe également de la vérification des réclamations présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer, à l'égard du transport de farine et de grain destinés à l'exportation.

Une audience publique s'est tenue les 10 et 11 février 1981, au sujet de la requête présentée par le Vancouver Island E. & N. Steering Committee, aux termes de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer, concernant les tarifs voyageurs en vigueur sur l'île de Vancouver. Une décision émise en décembre prescrivait le rétablissement du tarif minimum antérieur, durant un an, après quoi une décision finale serait rendue à cet égard. Une

dans la décision prima facie du 18 décembre 1981. Aux termes de l'article 23 de la loi susmentionnée la section a amorcé des enquêtes sur cinq requêtes relatives aux frais de location de matériel sur des sur une requête déposée par Summers Transport Ltd., de Saint-Jean (T.-N.), relative aux taux de transport de la bière entre Saint-Jean et divers autres points à Terre-Neuve

La direction comprend les divisions
u Contrôle des tarifs et des sub-
ventions, ainsi que des Etudes des
transports par chemins de fer, des
analyses et des enquêtes visant la
mise en oeuvre des recommanda-
tions du juge. Grande sur le trans-
port ferroviaire de marchandises
dangereuses.

Le personnel des sections des
Etudes de l'exploitation et du
Contrôle des subventions a lancé
un programme régional de vérifi-
cation en 1981. L'exécution du
programme, qui touche divers
aspects des programmes de sub-
ventions au transport des marchan-
dises dans la région Atlantique, a
été confiée à un service de vérifi-
cation du secteur privé.

Division du contrôle

des tarifs et des

subventions

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette section de s'assu-
rer que tous les taux et tarifs des
compagnies de chemin de fer, des
services de messageries ferroviai-
res, des transporteurs par eau, des
entreprises de transport routier et
des sociétés d'exploitation des
ponts et des tunnels internationaux
sont établis, publiés et déposés
conformément aux dispositions de
la Loi sur les transports, de la Loi
nationale sur les transports et des
règlements de la Commission.

Section du contrôle des

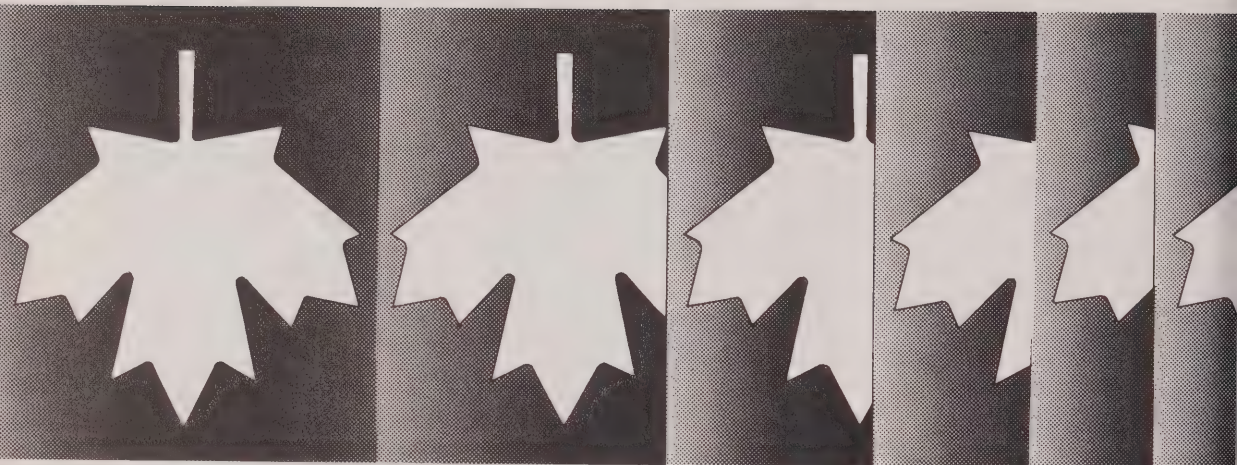
subventions

Celle-ci administre le Programme
des subventions au transport des
marchandises dans la Région

atlantique conformément aux
dispositions de la Loi sur les taux
de transport des marchandises dans
les provinces Maritimes, de la Loi
sur les subventions au transport des
marchandises dans la Région
atlantique et des règlements con-
nexes.

Depuis 1927, la Loi sur les taux de
transport des marchandises dans
les provinces Maritimes autorise le
versement de subventions aux
transporteurs ferroviaires de
l'Atlantique pour l'acheminement
vers l'Ouest de marchandises à
partir du "territoire choisi" et ce,
en vue de compenser les réduc-
tions de tarifs qu'impose la loi. Le
"territoire choisi" comprend les
quatre provinces Maritimes et
toutes les lignes ferroviaires qui se
trouvent à l'est de Diamond et de
Lévis, et au sud du fleuve Saint-
Laurent dans la province de Qué-
bec.

La Loi sur les subventions au trans-
port des marchandises dans la
Région atlantique, en vigueur
depuis 1969, autorise le paiement
de subventions aux camionneurs
pour le transport de marchandises
vers des destinations du Canada à
l'ouest du "territoire choisi". Elle
prévoit aussi le versement de
subventions spéciales pour les
acheminements effectués à l'inté-
rieur de ce territoire. Les subven-
tions versées dans le premier cas
sont de même nature que celles
autorisées en vertu de la Loi sur les
taux de transport des marchandises
dans les provinces Maritimes pour



un examen des lois visant à encourager l'essor de ces compagnies. Comme la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes fera prochainement l'objet d'un examen, la direction s'est penchée sur les conférences portant sur les navires de ligne canadiens. Des études se déroulent actuellement sur les dispositions prises pour le transport maritime de certaines marchandises comme la potasse, le sucre brut, l'alumine et la bauxite, le charbon, le minerai de fer et le soufre. En outre, la direction a poursuivi ses discussions interministérielles sur les diverses ententes internationales touchant la responsabilité et les

Termiées au cours de l'année, des études sur l'industrie du camionnage dans les provinces de l'Atlantique seront publiées en 1982. Deux

Transport routier

assurances; dans le cadre de ces entretiens, la direction a réalisé un ensemble d'études en vue d'évaluer les répercussions que pourrait entraîner pour le Canada la convention des Nations Unies sur le transport international et multimodal de marchandises. Un indice des taux de transport du fret par mer a été établi au moyen d'une méthode modifiée. Une nouvelle série d'indices trimestriels à l'égard du Canada sera publiée sous peu pour la période de juin 1978 à juin 1980. On prévoit diffuser ces indices de façon permanente, compte tenu de divers éléments de coûts liés au fret.

autres études paraîtront bientôt: la première traite de la place qu'occupe sur le marché les grands transporteurs de l'industrie canadienne du camionnage, et la deuxième analyse les tarifs des compagnies de camionnage privées des provinces de l'Alberta, de l'Ontario et du Québec. La direction a également offert son concours au Comité des transports par véhicule à moteur au sujet d'un projet d'acquisition de la société Les Entreprises Bussières Ltée par *Husband Transport* (Québec), filiale du Canadien National. Enfin elle a siégé activement au sein de divers autres comités interministériels sur le transport routier.

qui existent entre le coût de transport des denrées et l'indice des prix à la consommation; un examen des expéditions de grain sur les voies de CP Rail, depuis des points situés dans les Prairies, jusqu'au port de Churchill sur les voies du CN, une analyse de rentabilité sur la construction d'un éleveur hors voie dans la région de Valleyview dans le district Peace River de l'Alberta, et une importante étude sur les effets qu'aura la rationalisation éventuelle des services ferroviaires sur le revenu des fermiers de la Saskatchewan.

Transports par eau et multimodal

Dans le domaine de la navigation fluviale, la direction a étudié l'incidence des coûts du transport par eau sur les collectivités jalonnant le fleuve Mackenzie et dans l'ouest de l'Arctique. Parmi les études effectuées, notons celle sur les possibilités de marché des navires battant pavillon canadien et pouvant naviguer à la fois sur les Grands lacs et en haute mer et celle sur l'offre et la demande de transport par type de marchandise sur les Grands lacs jusqu'en 1990 (étude effectuée conjointement avec Transports Canada et la Dominion Marine Association).

Dans le domaine international, la direction a préparé, à la demande du Comité des transports par eau, une étude sur les compagnies maritimes de la Couronne exploitées par les pays en voie de développement; cette étude comportait un certain nombre d'études sur le transport du grain et l'incidence du transport sur l'agriculture ont été achevées au cours de l'année. Ces études portaient sur les relations

ferroviaire au centre-sud de la Colombie-Britannique. Dans cette perspective, une étude a été réalisée sur la commercialisation et le transport du charbon métallurgique et thermique de l'ouest du Canada. La direction a fourni une aide considérable au C.T.C.F. et à la Division de l'Ouest en ce qui a trait à la sécurité ferroviaire, et plus particulièrement à l'audience concernant le déraillement de Mississauga, à l'enquête sur le déraillement MacGregor, et à l'audience sur le déraillement dans la subdivision Fording de CP Rail. Elle a également procédé à l'examen de la banque de statistiques sur la sécurité des wagons, et des techniques de collecte et d'utilisation des données visant à déterminer le degré de sécurité des wagons au Canada.

La direction a également participé, pour le compte du C.T.C.F., au règlement d'une requête présentée par CP Rail en vue de construire des voies doubles et de réduire la déclivité, projet totalisant 500 millions de dollars à Rogers Pass. Elle a également collaboré à l'examen d'un projet d'acquisition par le C.T.C.F. de certaines emprises ferroviaires au Canada et d'établissements de services de trains de voyageurs expérimentaux entre Halifax et Yarmouth de même qu'entre Regina et Prince-Albert. Elle s'est également penchée, avec Transports Canada, sur la nécessité d'accorder une aide financière à la Whitepass and Yukon Railway.

Un certain nombre d'études sur le transport du grain et l'incidence du transport sur l'agriculture ont été achevées au cours de l'année. Ces études portaient sur les relations ferroviaire au centre-sud de la Colombie-Britannique. Dans cette perspective, une étude a été réalisée sur la commercialisation et le transport du charbon métallurgique et thermique de l'ouest du Canada. La direction a fourni une aide considérable au C.T.C.F. et à la Division de l'Ouest en ce qui a trait à la sécurité ferroviaire, et plus particulièrement à l'audience concernant le déraillement de Mississauga, à l'enquête sur le déraillement MacGregor, et à l'audience sur le déraillement dans la subdivision Fording de CP Rail. Elle a également procédé à l'examen de la banque de statistiques sur la sécurité des wagons, et des techniques de collecte et d'utilisation des données visant à déterminer le degré de sécurité des wagons au Canada.

La direction a également participé, pour le compte du C.T.C.F., au règlement d'une requête présentée par CP Rail en vue de construire des voies doubles et de réduire la déclivité, projet totalisant 500 millions de dollars à Rogers Pass. Elle a également collaboré à l'examen d'un projet d'acquisition par le C.T.C.F. de certaines emprises ferroviaires au Canada et d'établissements de services de trains de voyageurs expérimentaux entre Halifax et Yarmouth de même qu'entre Regina et Prince-Albert. Elle s'est également penchée, avec Transports Canada, sur la nécessité d'accorder une aide financière à la Whitepass and Yukon Railway.

Un certain nombre d'études sur le transport du grain et l'incidence du transport sur l'agriculture ont été achevées au cours de l'année. Ces études portaient sur les relations ferroviaire au centre-sud de la Colombie-Britannique. Dans cette perspective, une étude a été réalisée sur la commercialisation et le transport du charbon métallurgique et thermique de l'ouest du Canada. La direction a fourni une aide considérable au C.T.C.F. et à la Division de l'Ouest en ce qui a trait à la sécurité ferroviaire, et plus particulièrement à l'audience concernant le déraillement de Mississauga, à l'enquête sur le déraillement MacGregor, et à l'audience sur le déraillement dans la subdivision Fording de CP Rail. Elle a également procédé à l'examen de la banque de statistiques sur la sécurité des wagons, et des techniques de collecte et d'utilisation des données visant à déterminer le degré de sécurité des wagons au Canada.

La direction s'est tournée vers un nouveau domaine important de recherche, c'est-à-dire la capacité d'un réseau ferroviaire dans l'ouest du Canada, les provinces de l'Ouest et la Division de l'Ouest de la Commission, elle a débuté un examen de la capacité du réseau

Yukon, des Territoires du Nord-Ouest, ainsi que du nord du Québec et du Labrador. La direction a participé également à l'étude interministérielle sur la concurrence dans l'industrie du transport aérien international et a fourni, à titre de membre du groupe interministériel chargé d'examiner la politique en matière de transport aérien international, un rapport qui porte sur les perspectives économiques du Canada, à ce chapitre. Dans la même veine, des études approfondies ont été lancées en vue de la négociation d'accords bilatéraux sur le transport aérien entre le Canada et les États-Unis, la République fédérale d'Allemagne, et d'autres pays.

Transport ferroviaire

Au cours de la dernière année, la direction a terminé son étude des méthodes de calcul du prix de revient du transport ferroviaire qu'avait ordonnée le gouvernement et examiné les conclusions des rapports de la phase II, les ont résolues et ont élucidé les questions en suspens. Le Comité des transports par chemin de fer a constitué un comité technique spécial en vue de se pencher plus longuement sur la détermination exacte des coûts de la décision rendue par le Comité des transports aériens sur les services ADAC dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto, et à certaines enquêtes sur des services aériens locaux. En rapport avec ces dernières enquêtes, l'effectif de la direction a entrepris un examen global des services aériens locaux assurés par les transporteurs du

agricoles surtout par chemin de fer et par pipe-line de denrées. La section de l'Economie du transport de passagers s'occupe principalement des projets de recherche sur le transport aérien, du transport aérien international et du transport en vue de modifier leurs tarifs. L'étude comporte quatre volets: a) l'établissement du coût en capital; b) les répercussions de l'inflation sur les recettes et l'actif des transporteurs et un examen de la compatibilité à la valeur actuelle; c) les prévisions de l'offre et de la demande de services et d) l'incidence de l'élasticité de la demande par rapport aux prix, sur les majorations projetées de tarifs. L'examen de ces données pourra servir de base à l'évaluation des augmentations proposées de tarifs.

De plus, la direction a poursuivi ses enquêtes sur les possibilités d'interfinancement relativement à différents types de tarifs et à diverses structures de route. À cet égard, elle projette d'effectuer un examen permanent des tarifs aériens réducts pour les vols intérieurs; dans le cadre de ce projet, elle a effectué, pour le compte du Comité des transports aériens, un examen des données accumulées depuis les trois dernières années. Elle a aussi participé à la modification des exigences applicables aux rapports que doivent présenter les transporteurs aériens canadiens, à l'analyse de la décision rendue par le Comité des transports aériens sur les services ADAC dans le triangle

Transport aérien

En février 1981, la Commission a autorisé la mise sur pied d'un comité de coordination de la recherche afin de coordonner la recherche effectuée à la Commission, et de donner des conseils à cet égard. Présidé par le vice-président à la Recherche, le comité est composé des présidents des cinq comités modaux. La première réunion a été tenue en septembre 1981.

La Direction de la recherche, de concert avec le Comité des transports aériens, a commencé une étude approfondie sur les rapports entre la politique sur l'établissement des tarifs et la rentabilité des

La Direction de la recherche a mandat d'exécuter des travaux de recherche pour le compte de la commission et de ses divers comités, de répondre aux demandes de transports Canada et de mener des études anticipatives pertinentes, le tout conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports.

Points saillants de 1981

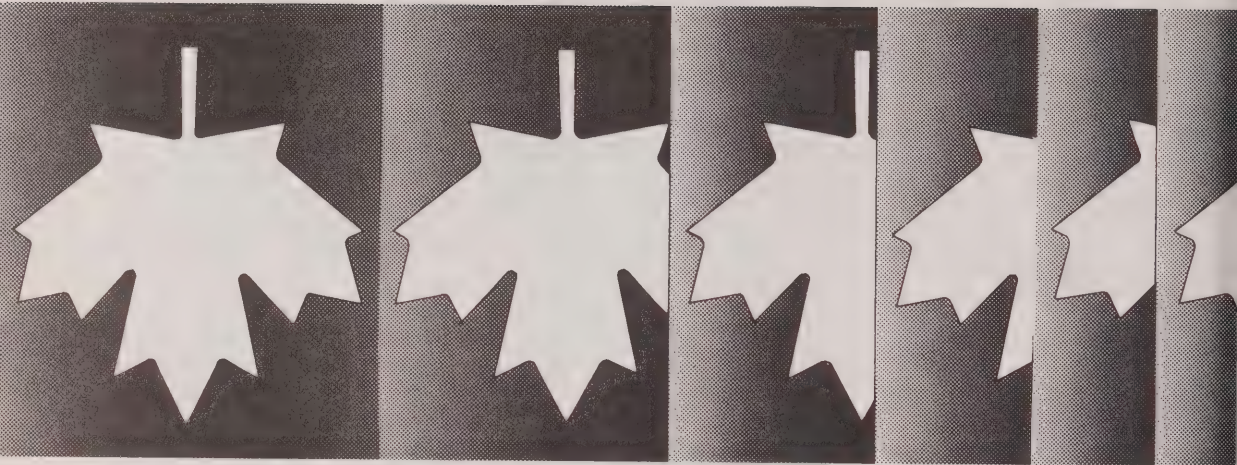
En cours de la dernière année, le personnel de la direction a travaillé à étroite collaboration avec le groupe consultatif spécial sur le transport des handicapés créé par la Commission en 1980 et présidé par le vice-président à la Recherche. Ce groupe a coordonné les activités de la Commission en application des recommandations exposées dans le rapport du Comité spécial sur les invalides et les handicapés, intitulé "Obstacles". À cet égard, notons l'enquête menée sous l'égide du Comité des transports par véhicule à moteur et portant sur la mise sur pied, à l'accès au port de Vancouver, et des études sur les rapports entre le transport et l'agriculture. Deux projets de recherche, réalisés en collaboration avec d'autres organismes gouvernementaux, ont pris fin au cours de l'année, à savoir une étude sur les méthodes de calcul du prix de revient du transport ferroviaire qu'avait ordonnée le gouvernement fédéral en 1977, et des études sur la concurrence et la réglementation dans le domaine des transports, effectuées pour le compte d'un comité directeur interministériel présidé par le ministre des Transports Canada. Dans les deux cas, la direction a fait paraître des rapports à l'intention du public.

La direction a également affecté ses effectifs à un projet de convention internationale sur le transport multimodal, à un examen des tarifs aériens réduits pour les voyageurs et, à une étude sur les compagnies maritimes appartenant à la Couronne. Elle a collaboré à la révision de la politique canadienne en matière d'aviation internationale, pour le compte d'un comité interministériel présidé par Transports Canada et à un certain nombre de comités chargés d'examiner des statistiques sur les transports. Elle a représenté la Commission au sein de l'Office de répartition des approvisionnements en énergie. Enfin, elle a fourni des experts-conseils à un certain nombre d'audiences portant sur des questions comme la sécurité ferroviaire et la capacité de transport des voies ferrées principales dans l'ouest du Canada.

La Commission a toujours mis le plus grand nombre possible de ses travaux de recherche à la portée du public. Ainsi en 1981, la direction a fait paraître 10 publications, notamment une brochure d'information destinée à servir de guide aux usagers des services aériens. (Voir l'annexe KK) De même, une nouvelle édition de la publication "Les transports" sortira au début de 1982.

Divisée en quatre sections, la direction est administrée par un directeur exécutif qui relève du vice-président à la Recherche. La section des Etudes de fret traite du transport des vrac et des produits

Yves Dubé, Vice-Président (Recherche)



CSP Foods Ltd. et Cundru Foods Ltd., appelantes, la C.C.T., CN et CP Ltée,
intimées. Dossier de la Cour A-679-81

Ontario Central Airlines Limited et Calm Air International Ltd.,
requérantes, Ellair Ltd. et la C.C.T., intimées. Dossier de la Cour 81-A-358

Appel, autorisé le 14 octobre 1981, de l'ordonnance n° R-32581 du Comité des transports par chemin de fer de la Commission, en date du 27 août 1981 et prescrivant de nouveaux tarifs de transport des tourteaux et de l'huile de colza destinés aux marchés intérieur et d'exportation. A l'appui de leurs requêtes, les appelantes ont fait valoir que le comité n'avait pas le pouvoir de prescrire ces nouveaux tarifs étant donné que le décret du Conseil (C.P. n° 1976-894 du 13 avril 1976), sur lequel est fondée l'ordonnance précitée, exige que lesdits tarifs soient établis **annuellement** à des niveaux compensatoires minimums. Par conséquent, selon les appelantes, il n'était pas de la compétence de la Commission d'émettre l'ordonnance n° R-32581, en août, lorsque le comité avait déjà rendu une ordonnance sur cette question en février de la même année.

Motifs de l'appel:
 L'ordonnance a été délivrée sans préavis envoyé aux appelantes (Ontario Central Airlines Limited, et Calm Air International Ltd.), et refusait aux appelantes le droit de se faire entendre. Le Comité des transports aériens a, de ce fait, commis une erreur de droit et de compétence.

Les appelantes ont déposé leur avis d'appel après avoir obtenu l'autorisation pertinente. **Cas en instance** à la fin de décembre 1981.

3. Le comité n'a pas étudié ni entendu la preuve relativement aux effets de l'ordonnance précitée sur la rentabilité, l'efficacité et le bien-fondé du service ferroviaire de transport du charbon de l'appelant et n'a pas tenu compte de la protection des intérêts des usagers de ce service, contraignant ainsi aux dispositions de l'article 3 de la Loi nationale sur les transports.

4. Le comité a rendu l'ordonnance n° R-32662 dans le cadre de l'enquête susmentionnée avant que toute la preuve n'ait été faite, et a fondé son ordonnance sur des renseignements qui n'avaient pas été divulgués à l'appelante ni soulignés lors de l'enquête.

5. Le comité a émis l'ordonnance finale n° R-32662, avant la fin de l'audience et de l'enquête, privant ainsi l'appelante de prendre connaissance, de contester ou de rejeter les témoignages présentés lors de l'enquête qui a suscité l'ordonnance de l'intimée.

CP Ltée, requérante, et la C.C.T., intimée. Dossier de la Cour 81-A-345

Requête en autorisation d'en

appel de l'ordonnance n° R-32662 du Comité des transports par chemin de fer de la Commission, en date du 15 septembre 1981 d'une enquête, menée conformément à l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer, sur le déraillement d'un train survenu le 3 décembre 1980 dans la subdivision Fording River, ordonnait à l'appelante, soit de certaines mesures et d'effectuer d'inspection, d'entretien et de surveillance touchant son service de transport de charbon *Locotrol*. À l'appui de sa requête, en instance à la fin de 1981, l'appelante a fait valoir que le comité avait commis une erreur de droit et de compétence en ce que :

1. Les dispositions de l'ordonnance n° R-32662 dépassent les pouvoirs et la compétence du Comité des transports par chemin de fer prévus dans la Loi nationale sur les transports et la Loi sur les chemins de fer.

2. Par l'émission de l'ordonnance précitée, le comité a agi avant d'avoir reçu un rapport complet, ce qui est contraire aux dispositions de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer.

La ville de Drumheller et Century Coals Ltd., requérantes, et CN et CP Ltée, intimées. Dossier de la Cour 81-A-350

Requête en autorisation d'en

appel d'une décision et de l'ordonnance n° WDR-00534 du Comité des transports par chemin de fer de la Commission, en date du 23 octobre 1981, qui agréait la requête conjointe de CN et de CP Rail en autorisation d'abandonner l'exploitation du CN et de CP Rail en deux intimes, entre Rosedale et East Coulee (A1b). À l'appui de sa requête, la ville a fait valoir que le comité n'a pas la compétence voulue pour émettre une telle ordonnance du fait qu'une entente entre les intimes visant l'exploitation permanente et conjointe de ce tronçon, a fait l'objet d'une loi fédérale qui n'a jamais été abrogée. Le Parlement du Canada ne peut déléguer au comité les pouvoirs d'abroger ses lois et il n'y a aucun précédent à cet égard dans la législation fédérale.

Ladite requête en autorisation d'en appeler était en instance devant la Cour à la fin de 1981.

Arcaav Marine Ltd., appelante, et la C.C.T., intimée. Dossier de la Cour A-454-80

Cet appel, mentionné dans le rapport annuel 1980 de la Commission comme cas en instance à la fin de décembre 1980, était toujours pendant à la fin de décembre 1981.

CN, appelante, et la C.C.T., intimée. Dossier de la Cour 81-A-349

Appel, autorisé le 11 décembre 1981, d'une décision du Comité des transports par eau ordonnant à CN de publier un avis de projet d'ac-

quisition, conformément à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, à l'égard de ses plus récents investissements, effectués en juillet et en novembre 1980, dans le grou- re quète en autorisation d'en appe- ler, l'appelante a allégué des er- reurs de droit ou de compétence en ce que le comité a conclu, entre autres :

1. qu'il n'était pas prêt à convenir de l'interprétation restrictive que donne l'appelante de l'article 27, lequel, selon elle, se limite à une acquisition initiale entre les entre- prises de transport en question ;

2. que l'acquisition d'actions quel- les qu'elles soient, y compris d'ac- tions privilégiées sans droit de vote, constitue l'acquisition "d'un intérêt dans..." d'une société

Après avoir reçu l'autorisation d'en appeler, CN a déposé un avis devant la Cour à la fin de 1981.

Cour d'appel fédérale — Cas en instance à la fin de l'année 1981

Wardair, appelante, et la C.C.T. et al, intimés. Dossier de la Cour 81-A-341

Appel, par suite d'une autorisation accordée par la Cour, d'une décision du Comité de révision de la Commission canadienne des transports du 20 août 1981 dans laquelle le comité a maintenu l'ordonnance n° 1981-A-372 du Comité des transports aériens qui ordonnait à Wardair d'annuler son programme "volé maintenant, payez plus tard" parce qu'il était contraire aux dispositions du sous-alinéa 64(4)a)(iii) du Règlement sur les transports aériens. A l'appui de sa requête, l'appelante a soulevé les points de loi suivants:

la rentabilité et le maintien du service voyageurs sur cette ligne, conformément aux articles 260 et 261 de la Loi sur les chemins de fer, et que l'existence de ce pouvoir n'entre aucunement en conflit avec l'obligation de la compagnie ferroviaire (actuellement CP Ltée) de continuer à exploiter ledit service voyageurs, en vertu des dispositions de l'alinéa 3(1b) de la Loi sur les chemins de fer.

La ville de Winnipeg, requérante, et la C.C.T., intimée. Dossier de la Cour 81-A-357

Requête en révision, conformément à l'article 28 de la Loi sur la Cour fédérale, d'une décision du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, rejetant la demande de la requérante en vue d'une prolongation, pour une période indéfinie, de l'obligation de justifier qu'il n'y aurait pas lieu d'annuler l'ordonnance n° WDR-00049 du 5 novembre 1980 qui autorisait la construction d'un viaduc pour que les rues Sherbrook et McGregor enjambent l'emprise et les voies de CP Rail à Winnipeg. Dans un arrêt du 5 janvier 1982, la Cour a rejeté la requête, sans motiver sa décision.

2. Dans la négative, le Comité de révision de la C.C.T. a-t-il commis une erreur de droit dans son interprétation et dans son application du sous-alinéa précité?

Le 28 octobre 1981, la Cour a ordonné ce qui suit:

1) **Wardair** était autorisée à reformuler la première question comme il suit:

Le Comité de révision de la C.C.T. a-t-il commis une erreur de droit

2) Quant à la seconde question, l'autorisation d'en appeler a été rejetée.

Aviation Portneuf Ltée, appelante, la C.C.T. et l'Association des Propriétaires du Lac Sept-Îles Inc., intimées. Dossier de la Cour A-441-81

Requête en révision, déposée conformément à l'article 28 de la Loi sur la Cour fédérale, d'une décision du Comité de révision de la Commission canadienne des transports qui rejetait une requête en sursis d'une décision du Comité des transports aériens qui annulait le permis de Aviation Portneuf Ltée. Cas en instance à la fin de 1981.

Motifs de la révision

L'appelante alléguait que ledit comité a outrepassé sa compétence ou a refusé de l'exercer et a commis une erreur de droit.

en alléguant que le sous-alinéa 64(4)a)(ii) du Règlement sur les transports aériens dépassait les pouvoirs de la C.C.T. d'édicter des règlements en vertu du paragraphe 14(1) de la Loi sur l'aéronautique?

et la Cour, sur la base de cette reformulation, a autorisé Wardair à interjeter appel. Avis de l'appel a été déposé et l'affaire était pendante à la fin de décembre 1981.

ou les besoins du public", ce qui change le critère;

2. Le C.T.A. a commis une erreur de droit dans son interprétation du paragraphe 16(1) de la Loi sur l'aéronautique, lorsqu'il déclare qu'il possède un pouvoir discrétionnaire additionnel qui va au-delà de ses constatations concernant la commodité et les besoins du public.

La Cour a rejeté la requête en autorisation d'en appeler le 30 octobre 1981, sans motiver sa décision.

Bradley Air Services

Limited, requérante, et Canavia Transit Inc., Air

Atonabee Limited, Dash Air Inc. et City Air Center

Airways Ltd., intimées.

Dossier de la Cour 81-A-339

Requête en autorisation d'en

appeler d'une décision du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports, rendue le 28 août 1981 et dans laquelle le comité rejetait une requête présentée par *Bradley Air Services Limited* en autorisation de C.T.A. 2624/76(NS), l'aéroport de l'île de Toronto et d'utiliser des Dash-7 du groupe E.

Motifs de l'appel:

1. La C.C.T. a commis une erreur de droit et de compétence dans sa décision (en interprétant l'expression "la commodité et les besoins du public" de façon à enlever toute signification au terme "besoins");

2. La C.C.T. a outrepassé sa compétence et a fait fi des principes de justice naturelle lors de l'audience qui a donné lieu à cette décision.

Arrêt:

Le 30 octobre 1981, la Cour a rejeté la requête en autorisation d'en appeler, sans motiver sa décision.

CN, appelante, la C.C.T. et al, défendeurs. Dossier de la

Cour A-766-80

La décision concernant cet appel mentionne dans le rapport annuel 1980 comme cas en instance à la fin de décembre 1980, a été rendue le 16 décembre 1981.

Arrêt:

La Cour a fait droit à l'appel. En effet, l'ordonnance n° R-30741 du Comité des transports par chemin de fer en date du 18 avril 1980 (rejetant la requête de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada en autorisation d'abandonner l'embranchement de la compagnie entre Rivière-du-Loup et Edmundston et obligeant, d'autre part, la compagnie à procéder à la réfection de la voie ferrée entre ces deux points), a été jugée illégale pour les motifs suivants:

a) la Commission ne peut statuer sur une requête en abandon d'un embranchement présentée en vertu de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer si elle ne s'est pas préalablement prononcée sur la rentabilité de cet embranchement;

b) la Commission ne pouvait rendre d'ordonnance contre l'appelante en vertu de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer sans la prévenir qu'elle songeait à délivrer pareille ordonnance et sans lui donner la chance d'être entendue sur ce point.

Gouvernement de la

Colombie-Britannique,

appelant, et CP Ltée et

Esquimalt and Nanaimo

Railway et al, intimés. Appel

A-687-78

Cet appel, à l'égard duquel les rapports annuels de la Commission canadienne des transports de 1979 et de 1980 indiquent qu'il était encore en instance à la fin de décembre 1979 et 1980, a été entendu et jugé par la Cour en décembre 1981.

Arrêt:

L'appel a été rejeté à l'unanimité par la Cour qui a constaté qu'il n'était pas nécessaire de déterminer si l'interprétation que donne l'appelant de certaines lois spéciales (et notamment d'une loi fédérale le habilitante de 1884 à laquelle était annexé un contrat énumérant diverses activités, convenues entre le gouvernement fédéral et l'entrepreneur, concernant la construction du chemin de fer Esquimalt et Nanaimo, activités prévoyant notamment l'entretien et l'exploitation permanentes du chemin de fer entre Esquimalt et Nanaimo sur l'île de Vancouver) est la bonne parce que la Commission avait le pouvoir de rendre sa décision sur

chemins de fer, et être accompagnée d'un relevé des recettes et des frais relatifs à l'embranchement visé pour les années financières précédentes. La Commission n'a pas commis d'erreur en affirmant que ces frais et recettes devraient faire l'objet d'une audience publique que qu'elle a d'ailleurs exigée conformément à ses pouvoirs réglementaires.

b) La décision du comité n'outrepasse pas le champ de compétence de la Commission prévu à l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer.

Gouvernement de la

Nouvelle-Ecosse, appelant, et CP Ltée et al, et la C.C.T., intimés. Appel n° A-470-81

Appel, interjeté par suite d'une autorisation accordée par la Cour le 13 août 1981, d'une décision du Comité des transports par eau énonçant que, dans cette affaire, telle que présentée, il n'était pas de la compétence du comité d'émettre, en vertu de l'article 59 de la Loi nationale sur les transports, une ordonnance provisoire ex parte visant à interdire, pour les motifs invoqués par l'appelante, toute activité de la part de Dart Containerline (Canada) Ltd., CP Steamships Ltd. et Manchester Liners Ltd., liée au développement d'un service de coordination du transport de marchandises sur le fleuve Saint-Laurent, jusqu'à ce que CP

Liée se soit conformée aux dispositions de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports. À l'appui de sa requête, la province a fait valoir que le comité avait commis une erreur de droit ou de compétence dans l'interprétation des articles 59 et 23 de ladite Loi.

Le 15 septembre 1981, la Cour a renvoyé l'appel pour les motifs suivants:

Arrêt:

1. L'article 27 de la Loi nationale sur les transports ne prévoit pas le pouvoir de rendre une injonction relativement à un projet d'acquisition. Par conséquent, si un tel pouvoir ne peut être exercé après une enquête menée en vertu de cet article de la Loi, il ne peut l'être provisoirement en vertu de l'article 59.

2. Pour exercer provisoirement, en vertu de l'article 59, les pouvoirs conférés par l'article 23, il faut qu'une requête ait été déposée au titre de l'article 23 (ce qui n'est pas le cas ici) et qu'elle établisse, du moins de **prime abord**, que l'article 23 peut être appliqué à l'affaire en question.

CP Ltée et CN, requérantes, et British Columbia Forest Products Ltd. et al, la C.C.T. et Eastern Railways, intimées. Dossier de la Cour 81-A-325

Requête en autorisation d'en appeler de la décision n° R-32165 du Comité des transports par chemins de fer en date du 5 mai 1981 et dans laquelle le comité obligeait lesdites compagnies ferroviaires à supporter les réductions de tarifs afin de rétablir la parité des tarifs de transport des marchandises.

établie de longue date, entre l'Ouest du Canada et l'Ouest des États-Unis à papier vers l'est des États-Unis. Dans un jugement du 21 octobre 1981, la Cour a **renvoyé** ladite requête en pourvoi, sans motiver sa décision.

Air Atonabee Ltd., requérante, et Canavia Transit Inc., Bradley Air Services Ltd., City Center Airways Ltd. et la C.C.T., intimées. Dossier de la Cour 81-A-343

Requête en autorisation d'en appeler d'une décision du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports qui rejetait la requête déposée par Air Atonabee Ltd. en autorisation d'exploiter un service aérien commercial régulier de la classe 2, entre points déterminés, au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe C entre l'île de Toronto et Ottawa (Ont.) et qui agréait la requête déposée par City Center Airways Ltd. en autorisation d'exploiter un service aérien commercial à horaire fixe de la classe 1, au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe E, entre l'aéroport de l'île de Toronto, l'aéroport international d'Ottawa (Ont.) et l'ADACport de Victoria à Montréal (Qué.).

Motifs de l'appel:

1. Le C.T.A. a commis une erreur de droit en interprétant l'expression "la commodité et les besoins du public" comme "la commodité

Causes de la C.C.T. décidées par la Cour d'appel fédérale en 1981

Austin Airways Limited,
requérante, et la C.C.T.,
intimée, Dossier de la Cour
80-A-344

La Cour a rejeté, le 12 janvier 1981,
l'appel, requête mentionnée dans le
rapport annuel 1980 de la Commis-
sion canadienne des transports
comme cas en instance à la fin de
décembre 1980.

**Montgomery Ratepayers
and Residents Association,**
requérante, et la C.C.T.,
intimée, Dossier de la Cour
80-A-349

Requête en autorisation d'interje-
ter appel d'une décision du Comité
des transports par chemin de fer,
en date du 2 septembre 1980, qui
autoriserait la construction d'une
autre voie au passage à niveau de
la rue Montgomery dans le Bo-
rough of Etobicoke (Ont.). La re-
quête est mentionnée dans le
rapport annuel 1980 de la Commis-
sion canadienne des transports
comme cas en instance à la fin de

décembre 1980. La Cour a rejeté
ladite requête en pourvoi, le 4
février 1981, sans motiver sa
décision.

Québec Aviation Liée,
appellante, et Austin
Airways Ltd.,

l'Administration régionale
des Cris, le Grand Conseil
des Cris (du Québec), les
bandes Cris du Québec et
l'honorable ministre des
Transports du Canada,

intimés, et l'honorable
ministre des Transports du
Québec, le procureur
général du Québec et la
C.C.T., mis-en-cause, Dossier
de la Cour A-307-80

La Cour a rejeté, le 9 février 1981,
l'appel, mentionné dans le rapport
annuel 1980 de la Commission
canadienne des transports comme
cas en instance à la fin de décem-
bre 1980. Elle n'a pas motivé sa
décision.

Alberta Wheat Pool et al,
requérants, la C.C.T., CN, CP
Limitée et al, intimés.
Dossier de la Cour 80-A-363

Requête en autorisation d'en
appeler de la décision du Comité
des transports par chemin de fer
rendue le 23 octobre 1980 et pré-
voyant que le comité n'a pas le
pouvoir d'intervenir, sauf dans
certaines circonstances, en ce qui
concerne les frais qu'exigent de
diverses industries les compagnies
ferroviaires pour la location de
voies d'évitement du matériel ferro-
viaire qui s'y trouve. La requête est
mentionnée dans le rapport annuel

1980 de la Commission canadienne
des transports comme cas en ins-
tance à la fin de décembre 1980. La
Cour a rejeté, le 26 février 1981,
ladite requête en pourvoi, sans
motiver sa décision.

**CN, appelante, et la C.C.T. et
British Columbia Forest
Products Ltd., intimées.**
Dossier de la Cour A-553-80

Appel d'une décision du Comité
des transports par chemin de fer
confirmée par le Comité de révi-
sion et selon laquelle la détermi-
nation des pertes réelles, effectuée
par la Commission, conformément
au paragraphe 253(4) de la Loi sur
les chemins de fer et par suite
d'une requête déposée par la com-
pagnie ferroviaire en autorisation
d'abandonner un embranchement,
n'est pas définitive et ne lie pas
toutes les parties intéressées au
sens du paragraphe 329(3) de la
Loi, et que celles-ci peuvent con-
tester ces pertes au cours d'une
audience publique convoquée
conformément au paragraphe

254(1) de la Loi. Cette affaire est
mentionnée dans le rapport annuel
1980 de la Commission comme cas
en instance à la fin de décembre
1980. Le 24 mars 1981, la Cour a
rejeté l'appel.

Arrêt:

Le Comité des transports par che-
min de fer n'a commis aucune
erreur. Motifs du jugement:
a) La requête (concernant l'aban-
don d'un embranchement) doit être
déposée en conformité avec les
articles 253 à 258 de la Loi sur les

Appels auprès du Ministre

Au cours de 1981, le ministre des Transports a rendu neuf jugements en appel de décisions ou d'ordonnances de la Commission. De ces neuf appels, six ont été rejetés, un

a donné lieu à la modification d'une partie de la décision originale tandis que le reste de cette décision, de même que deux autres cas étaient transmis à la Commission pour qu'elle procède à la révision; la décision originale a été confirmée dans un de ces cas. À la fin de l'année, deux cas qui avaient été renvoyés par le Ministre n'avaient pas encore été réglés. (Voir l'annexe I)]

Deux des appels renvoyés par le Ministre en 1980 et que la Commission n'avait pu régler à la fin de l'année ont donné lieu aux décisions suivantes: dans le cas de *Airgava Ltd.*, la décision originale a été modifiée et, dans le cas de *Worldways Airlines Ltd.*, la requérante a retiré son appel.

En vertu de l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports "peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre un nouveau demandeur qui lui est utile, avant de rendre sa décision". Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions; mais lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le Comité de révision qui est saisi de la question.

Présidé par le vice-président de la Commission, le comité se compose habituellement des présidents des comités modaux. Toutefois, lorsqu'un de ses membres a participé à la délivrance d'une décision ou d'une ordonnance devant être révisée, il s'abstient de prendre part à la révision.

Procédé de révision

La décision pour laquelle la révision est demandée. Des exemplaires de la demande doivent être adressés à toutes les parties intéressées, lesquelles ont alors 30 jours, à compter de la réception de la demande, pour déposer une intervention en faveur ou à l'encontre de la demande. Sur réception d'une intervention, le requérant a 10 jours pour répondre. Lorsque les circonstances le justifient, ces périodes peuvent varier. Quand toutes les déclarations ont été faites, le Comité de révision s'occupe du cas.

Lorsque le comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple, si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le comité révisé également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu.

Une fois que le comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal. En règle générale, ce n'est que lorsque des faits nouveaux et importants sont signalés que le Comité de révision renvoie le cas au comité modal.

Requêtes

rejétés, les motifs invoqués étant insuffisants; 22 ont été déclarées recevables; deux requérants ont retiré leur requête; une requête a été suspendue pendant que le comité modal faisait de nouvelles démarches; et 22 requêtes étaient pendantes, les plaidoiries n'étant pas achevées. (Voir l'annexe GC)

Des 22 requêtes qui ont donné lieu à une révision, les décisions ou ordonnances originales ont été modifiées ou rescindées dans 17 cas et une décision a été confirmée. À la fin de l'année, aucune décision n'avait été rendue à l'égard des quatre requêtes qui avaient été renvoyées aux comités modaux pour qu'ils en fassent la révision.

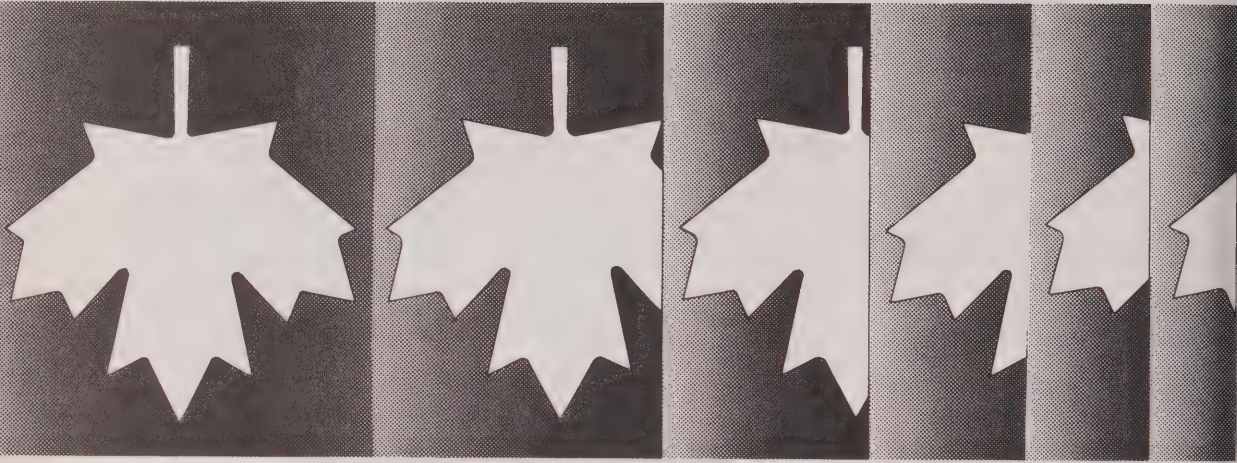
Des 16 requêtes encore devant les comités modaux à la fin de l'année 1980, quatre ont été confirmées, 11 ont donné lieu à la modification de la décision originale, et une était pendante. Les trois requêtes que le Comité de révision avait encore à l'étude en 1980 ont donné lieu à la modification de la décision originale. (Voir l'annexe HH)

Le comité a tenu deux audiences publiques en 1981. (Voir l'annexe II)

Les autres voies d'appel qui s'offrent à une partie qui s'oppose à une décision ou ordonnance rendue par la Commission sont la Cour fédérale du Canada, le gouverneur en conseil et, dans certains cas, le ministre des Transports.

En 1981, le comité a été saisi de 99 requêtes auxquelles il faut en ajouter 13 autres déposées en 1980. De ces 112 demandes, 65 ont été

Guy Roberge, Président
M.D. Armstrong
J.T. Gray
D.H. Jones
J.A.D. Magee
Yves Dubé (ad hoc)



amais. Le C.T.P.D. a pris connais-
sance d'un certain nombre d'im-
portants projets, tous dans l'Ouest
Canadien, qui nécessitent d'import-
ants investissements ou engage-
ments de la part d'associés indus-
triels et de gouvernements
provinciaux. Les directeurs de deux
importants projets de transport de
charbon par pipe-line ont demandé

au C.T.P.D. d'accélérer le processus
d'étude des requêtes en vue d'obte-
nir un certificat de commodité et de
nécessité publiques. Un assez
grand nombre de demandes ont
également été reçues de diverses
industries et de divers services
juridiques relativement à des ques-
tions de compétence, aux règles,
procédures, règlements et codes de
construction applicables et aux
méthodes de réglementation des
tarifs de transport par pipe-line.
Aussi, le C.T.P.D. a-t-il décidé
d'accroître sa participation dans ce
domaine d'activité et de demander

au Conseil du Trésor l'autorisation
de se constituer un personnel
permanent. Ainsi, le C.T.P.D. sera
plus en mesure de recevoir les
demandes, qui se font de plus en
plus nombreuses, et de traiter
rapidement la première requête
officielle en vue d'un certificat,
prévue en 1982.

technique et économique de transport, en suspension dans l'eau, du charbon, du minerai de fer, du soufre, de la potasse, des concentrés métalliques, des copeaux de bois et d'autres ressources. Au cours de la seconde moitié des années 70, on a étudié la possibilité de remplacer l'eau par une substance non aqueuse, telle que le pétrole brut, le méthanol et le bioxyde de carbone liquide, pour des raisons d'ordre économique évidentes. Cependant, il n'existe pas encore au Canada de réseaux longues distances.

L'expérience montre que la rentabilité d'un pipe-line de solides est fonction du volume de produits à transporter, qui doit se situer entre cinq et 10 millions de tonnes, être transporté rapidement et être garanti par des contrats à long terme. La substance (eau ou autre fluide) servant à acheminer le produit dans le pipe-line doit également être disponible en quantité suffisante et être utilisée selon les proportions établies, pour la période d'utilisation du pipe-line. Aussi, l'utilisation de ce type de pipe-line à des fins commerciales multiples n'est-elle justifiée que dans des circonstances bien particulières.

On retrouve ces circonstances dans des circonstances bien particulières dans certains endroits du monde, spécialisés surtout dans la production et la commercialisation du charbon et du minerai de fer. La construction et l'exploitation efficace de pipe-lines de solides sur longues distances (de plus de 50 milles). Durant les années 60 et au début des années 70, les efforts ont surtout porté sur la faisabilité

liquides, de gaz et de mélanges qu'ils peuvent transporter ainsi que les caractéristiques des stations de mélange et de séparation des produits posent, règle générale, des problèmes de conception, d'exploitation et écologiques beaucoup plus complexes que les oléoducs et gazoducs classiques. De plus, un pipe-line de denrées n'est rentable que s'il peut transporter des volumes élevés et continus de produits sur de longues distances, sauf dans certains cas. L'utilisation de ce type de pipe-line comporte des risques relativement élevés par rapport aux pipe-lines classiques, puisqu'ils ne peuvent guère transporter un volume de denrées supérieur à leur capacité optimale et que l'aménagement d'une station nécessite des investissements considérables. Par surcroît, la possibilité de concurrence que suscite ce mode de transport sur le marché ferroviaire des vrac pose des problèmes de réglementation uniques et complexes.

Pipe-lines de solides**

Lorsqu'il est question de pipe-lines de denrées, c'est du pipe-line de solides qu'il s'agit dans la plupart des cas. De nombreux pipe-lines de solides courtes distances ont été utilisés, dans les mines, depuis le début des années 1900, pour l'acheminement de minerais et de déchets. Depuis 1950, l'industrie et les gouvernements ont étudié en détail la faisabilité technique d'utiliser ce genre de pipe-line pour le transport sur longues distances (de plus de 50 milles). Durant les années 60 et au début des années 70, les efforts ont surtout porté sur la faisabilité

** Des mélanges de solides granulaires, comme le charbon, et de fluides, habituellement de l'eau.

Le Comité des transports par pipe-line de denrées (C.T.P.D.) tire ses pouvoirs de la partie II de la Loi nationale sur les transports provinciaux du 1^{er} février 1972. Depuis sa création, le C.T.P.D. exerce les pouvoirs que lui confère cette loi, et plus particulièrement le paragraphe 24(1).

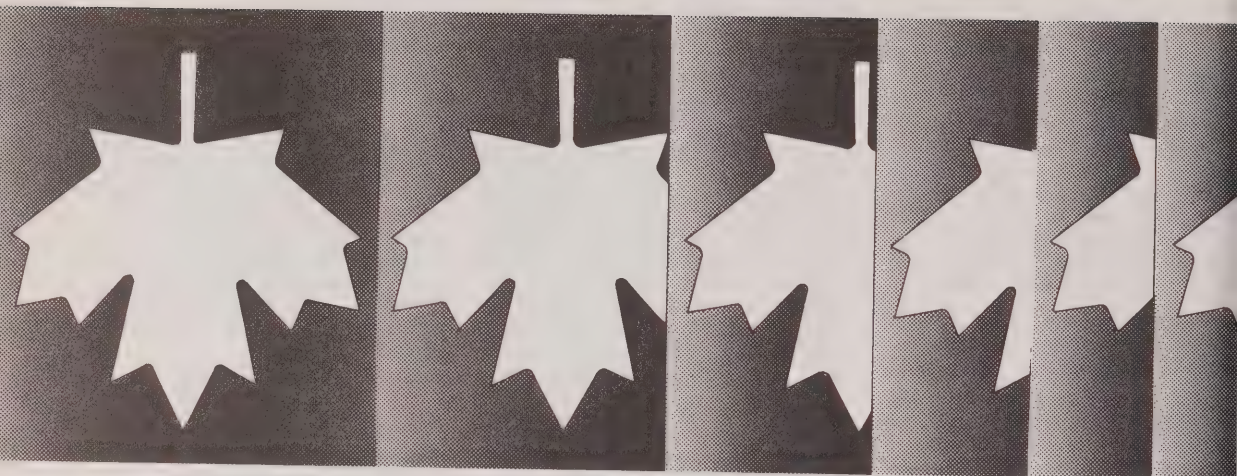
Compétence

La compétence du C.T.P.D. se limite aux "pipe-lines de denrées", qui transportent un ou plusieurs liquides ou gaz* ou mélanges de solides et de liquides ou de gaz, et qui relèvent d'une province, un État ou un territoire à un autre. Dans le cas des oléoducs, des gazoducs et des pipe-lines conçus pour transporter tout autre solide, liquide ou gaz (pipe-lines mixtes), le C.T.P.D. peut partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie. Le comité a pour fonctions principales de tenir des audiences publiques sur des requêtes en vue d'obtenir des certificats de commodité de transport par pipe-lines, pour la construction et l'exploitation de pipe-lines de denrées, de recevoir, évaluer, remplacer ou prescrire des parts de transport par pipe-lines; et régler les litiges et les questions d'intérêt public connexes.

Même si la technique des pipe-lines de denrées est simple, la variété possible de solides, de

Autres que le pétrole ou le gaz naturel.

D.H. Jones (président par intérim)
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
B.R. Wolfe



Direction de l'économie du transport multimodal et maritime

Le 1^{er} janvier 1981, la Direction du transport multimodal et international et de sa simplification a été fusionnée avec la Direction des ports par eau et rebaptisée Direction de l'économie du transport multimodal et maritime. Désormais, elle sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

La direction a pour fonctions d'analyser et d'évaluer les questions ayant trait à l'économie, à l'exploitation et à la réglementation du transport multimodal de marchandises à destination, à l'intérieur, et en provenance du Canada. Elle participe également, à titre de représentant de la Commission, à des consultations permanentes avec les ministères et l'industrie sur des questions concernant le transport multimodal, les conteneurs et la simplification de la documentation liée au transport. Elle collabore également, au même titre, à la formulation des positions prises par le Canada ainsi qu'aux négociations lors de réunions ayant une incidence en matière d'économie ou de réglementation sur le transport multimodal et la conteneurisation.

Le comité se subdivise en trois directions dont une est reliée au Comité des transports aériens et deux, au Comité des transports par eau.

Direction du transport aérien international

La direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens de transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Direction du transport maritime international

La direction assure au comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur la politique économique en matière de transport maritime, et de leur incidence sur les flottes de commerce, battant pour la plupart pavillon étranger, qui achèment les importations et les exportations canadiennes. Elle présente en outre les thèses du comité relativement à la politique de réglementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'intention du comité, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords maritimes internationaux.

out en n'ayant aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (C.P.T.I.) conseille la Commission sur la mise en point de toute réglementation ou politique réglementaire touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

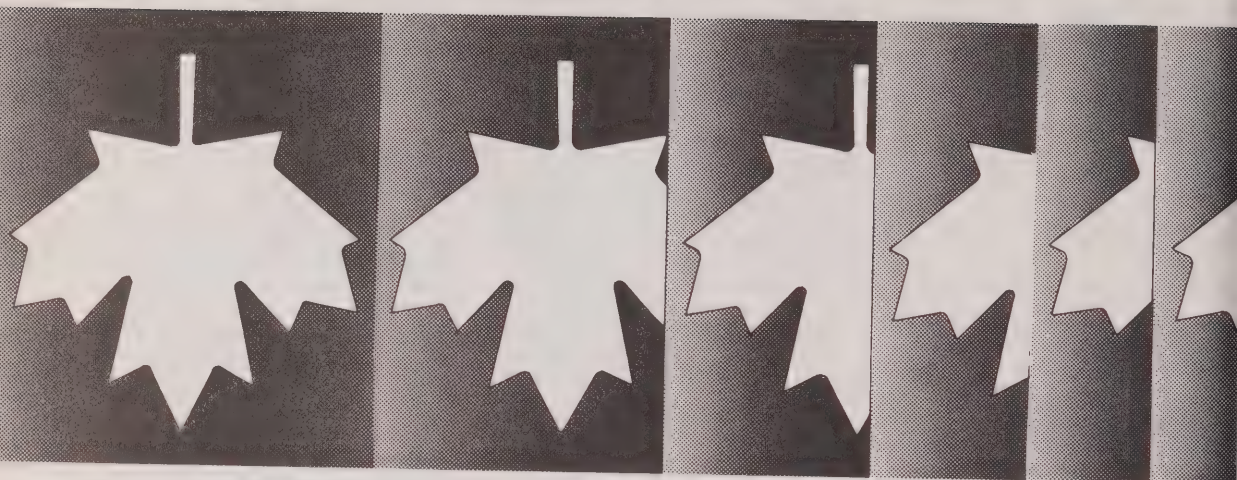
transport international

s'intéresse particulièrement aux aspects économique et juridique du transport international et s'emploie à concilier les intérêts des entreprises de transport canadiennes, tant à niveau national qu'international. Le comité représente la Commission lors de conférences et auprès d'organismes internationaux et s'occupe de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. En outre, il contribue à la formulation d'avis, en fait à la Commission, sur les mesures pertinentes de mise en œuvre. Au besoin, le comité consulte les organismes canadiens, des secteurs public et privé.

Comité de la politique en matière de transport international

J.M. McDonough, Président
Guy Roberge
Yves Dubé
M.D. Armstrong
J.T. Gray
D.H. Jones
J.A.D. Magee

Substituts: R. A. Azzie
J. A. L. G. Drainville
R. M. March



acquisition aux termes de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports et, dans le dernier cas, il s'agissait d'une question relevant de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

Service d'autocars Roadcruiser

Le Comité des transports par véhicule à moteur doit tenir une audience au début de l'année prochaine relativement au dépôt d'un tarif du service d'autocars Roadcruiser de TerraTransport du Canada National, à Terre-Neuve. Le nouveau tarif a été déposé le 25 août 1981 et devait entrer en vigueur le 1^{er} octobre 1981. Les tarifs trouvaient majorés d'environ huit pour cent.

Après que TerraTransport eût posé une objection à la suspension de la date d'entrée du tarif, le comité lui demanda de lui fournir d'autres renseignements d'ordre financier qui pourraient prouver que le tarif proposé est essentiel. À la même occasion, le comité remit l'entrée en vigueur de la majoration au 30 octobre 1981.

En octobre, les intervenants ont une fois de plus, demandé qu'une audience publique soit tenue et que la date d'entrée en vigueur du tarif soit différée jusqu'à ce que soit complétée l'enquête de la Commission. Le comité a alors décidé de tenir une audience publique à Terre-Neuve au début de la nouvelle année, mais a rejeté la requête en suspension de la date d'entrée en vigueur du tarif pour le motif que les intervenants n'avaient pas apporté les preuves nécessaires pour justifier ce retard.

(Voir l'annexe FF)

Le tarif est entré en vigueur le 31 octobre 1981 et continuera d'être en vigueur à moins que le comité décide de le rejeter plus tard.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subventions pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, laquelle prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, se sont élevés à 42,1 millions de dollars en 1981, comparativement à 39,1 millions en 1980.

de fer Nationaux du Canada, a informé la Commission qu'elle se proposait d'acquiescer des intérêts appartenant jusqu'à la aux Entreprises Bussières Ltée, de l'ancien Lorette, au Québec, lesquelles contrôlent un groupe de compagnies de transport par camion dont les bases sont situées au Québec et dans les provinces Maritimes. Comme le local 14 de Halifax de la Fraternité canadienne des chemins de fer, employés des transports et autres ouvriers avait déposé une objection au projet d'acquisition, le Comité des transports par véhicule à moteur a tenu une audience à Halifax, les 8, 9 et 10 avril 1981. Dans une décision rendue oralement à la fin de l'audience, le Comité a conclu que les intervenants n'avaient pas établi que l'acquisition restreindrait indûment la concurrence ou serait par ailleurs préjudiciable à l'intérêt public et a jugé qu'il n'y avait pas lieu de ne pas reconnaître l'acquisition. Le dossier fut donc fermé.

Audiences

Le Comité des transports par véhicule à moteur a tenu 38 audiences publiques au cours de l'année. Trente-six d'entre elles avaient trait à des requêtes en autorisation de transporter des marchandises le dimanche, une portait sur une autre moyen de rémunération. Les cinq autres requêtes étaient encore en attente d'une décision. Les intervenants ont déposé une requête par un projet de loi de l'année.

En décembre 1980, Transport Husband (Québec) Inc., une filiale en propriété exclusive des Chemins

Le comité s'occupe principalement du traitement et du règlement des requêtes présentées en vertu de la Loi sur le dimanche par les transporteurs des marchandises le dimanche. Il administre également l'article 27 de la Loi nationale sur les transports tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autos ou de camions par toute autre entreprise de transport routier relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la Loi nationale sur les transports, qui régit directement le transport commercial extra-provincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouvernement en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars Roadcruiser du CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du comité depuis août 1976.

De plus, la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission administre la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, au nom du Comité. Aux termes de cette loi, les subventions sont versées aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur du territoire de la Région atlantique. Le comité comprend le transport

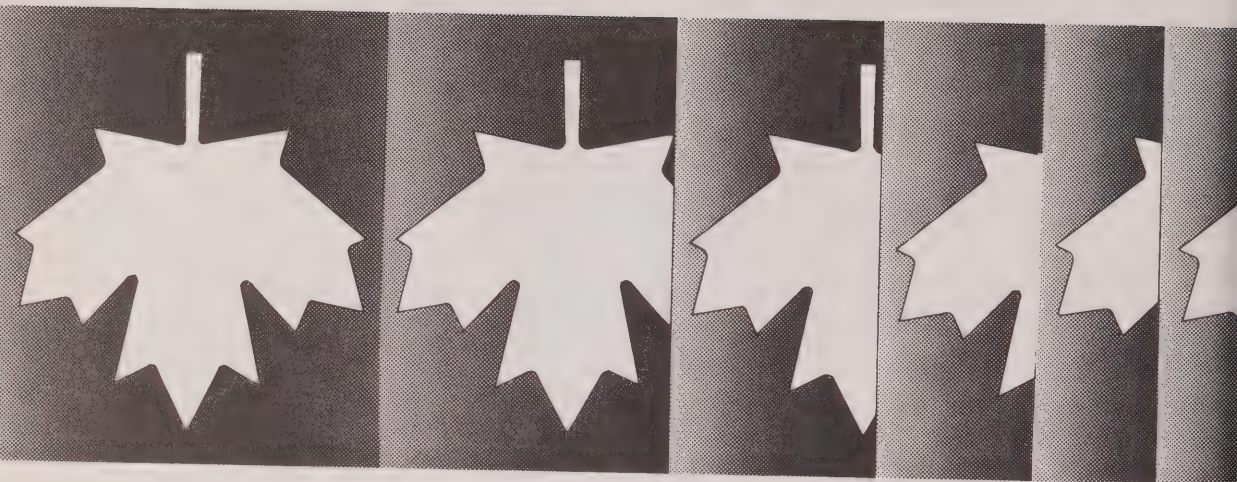
Acquisitions

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci restreindrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public. En 1981, le comité a reçu 37 requêtes en acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 32 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. En effet, la Commission ne mène une enquête que si une personne ou un organisme représentant les transporteurs ou les entreprises de transport touchées par un projet de loi de l'année.

Loi sur le dimanche

L'alinéa 11x) de la Loi sur le dimanche permet à la Commission d'autoriser le transport de marchandises le dimanche. Avant de rendre une décision, la Commission doit tenir compte de l'objet de ladite loi, soit qu'un jour de repos soit accordé le dimanche, dans la mesure du possible; elle doit aussi prévenir tout retard injustifiable dans la livraison de marchandises. En 1981, le comité a accordé 29 autorisations permanentes et 257 autorisations temporaires relatives à des demandes présentées par des camionneurs publics et privés en vertu de la Loi sur le

J.A.D. Magee, Président
R.A. Azzie
D.H. Jones
R.M. March
J.M. McDonough
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Une fois de plus, la direction a représenté la Commission en tant que membre de la délégation canadienne lors des négociations multilatérales qui ont eu lieu au sein de l'Organisation de coopération et de développement économique (O.C.D.E.). Elle a contribué à formuler une politique maritime générale qui régit les relations commerciales entre l'O.C.D.E. et d'autres pays; dans ce contexte, l'O.C.D.E. englobe les principaux partenaires commerciaux et fournisseurs de marchandises d'exportation et d'importation du Canada. Ils sont acceptés officiellement certains accords déjà négociés et portant des avantages économiques au Canada serviront de ligne directrice aux politiques maritimes nationales des pays membres de l'O.C.D.E.

Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.)

La conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.), la direction a représenté la Commission au sein d'un certain nombre de conférences, et la plus importante fut celle du Comité du transport maritime. Au cours de cette conférence, les pays en voie de développement ont insisté pour que soient poursuivis les travaux

sur des questions d'importance majeure. Une de ces questions est la cessation progressive du recours au "pavillon de complaisance". (Les navires battant pavillon libre-rien assurent près du quart du transport maritime au Canada.) Notons aussi l'étude visant à lever les barrières qui empêchent sem-ble-t-il des navires immatriculés dans des pays en voie de développement de participer au transport des vrac, notamment du minéral de fer, du phosphate, et de la bauxite/alumine. Ces questions menacent la stabilité de l'offre et de la demande des marchandises expédiées par mer et revêtent une importance capitale pour l'économie du Canada.

La direction a fait valoir les points de vue de la Commission en ce qui a trait à la position canadienne, qui protégerait les intérêts du Canada, tout en respectant les aspirations légitimes des pays en voie de développement en ce qui concerne leur participation, suivant leur propre situation économique, au transport maritime international. L'obstacle principal, à cet égard, est le renforcement des pays étrangers de la réglementation du transport maritime. Suite à l'initiative qu'elle avait prise à la C.N.U.C.E.D., la direction a continué de démontrer l'intérêt que la Commission porte à la position canadienne au sujet de l'assurance maritime, et à aider à la formulation des clauses internationales normalisées que les parties à la politique d'assurance maritime adopteraient volontairement. Elle a entretenu une liaison et une consultation étroites non seulement avec des assureurs maritimes,

Communauté économique européenne (C.E.E.)

La direction suit toujours de près l'élaboration, par les pays de la Communauté économique européenne (C.E.E.), d'une politique maritime commune. Elle participe également à l'étude de l'application des règles de la concurrence qui proviendrait au transport maritime des sociétés de type "cartel" des activités de transport à la majeure partie des besoins du Canada. Le projet de règlement de la C.E.E. a été publié en 1981 et la direction se penchera, en 1982, sur ses répercussions sur le transport maritime entre le Canada et l'Europe.

La direction suit toujours de près l'élaboration, par les pays de la Communauté économique européenne (C.E.E.), d'une politique maritime commune. Elle participe également à l'étude de l'application des règles de la concurrence qui proviendrait au transport maritime des sociétés de type "cartel" des activités de transport à la majeure partie des besoins du Canada. Le projet de règlement de la C.E.E. a été publié en 1981 et la direction se penchera, en 1982, sur ses répercussions sur le transport maritime entre le Canada et l'Europe.

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Conformément à l'article 20 de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration a déposé auprès de la Commission:

- i) Un règlement sur l'utilisation du pont Champlain par le public;
- ii) Un règlement sur l'utilisation du pont Jacques-Cartier par le public.

Aux termes de l'article 16 de la loi sur l'Administration, l'Administration a également déposé un tarif concernant des taux d'utilisation du pont Champlain, devant entrer en vigueur le 1^{er} mars 1981. L'Administration a également envoyé des avis d'annulation des ordonnances relatives au pont Champlain et au pont Jacques-Cartier.

Cabotage et commerce maritime

Conformément au Règlement d'exemption sur le cabotage, le comité a continué d'étudier des requêtes déposées auprès du ministre du Revenu national, en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Durant l'année, 66 requêtes ont été reçues et de ce nombre, 53 autorisations temporaires ont été accordées, six rejetées et sept annulées. Treize requêtes portaient sur des navires ou des activités dont le règlement ne fait pas mention et

ont été transmises au Comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens, avant que Revenue Canada ne soit avisé de l'état et de la disponibilité du matériel canadien. (Voir l'annexe CC)

Des représentants du Comité ont assisté à 12 réunions du Comité interministériel des remises. Le personnel du comité a continué de collaborer activement avec Transports Canada à l'élaboration d'une nouvelle politique sur le cabotage.

Services de transport maritime

Douze transporteurs maritimes ont présenté des requêtes en vue d'obtenir des permis en 1981, cinq pour les Grands lacs et sept pour la région du fleuve Mackenzie, dont deux pour la partie ouest de l'Arctique. (Voir l'annexe DD)

Des permis ont été accordés aux cinq transporteurs des Grands lacs, à savoir Canada Steamship Lines Inc., A.B. McLean Ltd., McKel Work Boats Ltd., Johnstone Ship-ping Limited et Quebec and Ontario Transportation Company Limited.

Le comité a également agréé les requêtes de cinq des sept transporteurs du fleuve Mackenzie. Dans deux cas, le permis accordait l'autorisation de desservir la partie ouest de l'Arctique. Une requête a annulé sa requête à cause du niveau très bas des eaux dans la région visée et Streeper Bros. Marine Transport Ltd. s'est vu une fois de plus refuser un permis pour le secteur du fleuve Mackenzie.

Direction du transport maritime international

Len Cardinal Transport Ltd. a demandé de modifier son permis C.T.C.(CTE) 149 par l'adjonction des navires SBBMT 303, CARDI-C.T.C.(CTE) 149 par l'adjonction de trois navires supplémentaires.

Comme par les années précédentes, cette direction a analysé les facteurs internationaux qui influent le plus sur la politique économique et la réglementation maritime. Elle a aussi étudié leurs effets possibles sur le transport maritime des exportations et importations canadiennes, activité surtout exécutée par des navires d'immatriculation étrangère. Ainsi, la direction répond directement aux besoins du Comité de la politique en matière de transport international et du Comité des transports par eau. Les deux comités sont renseignés sur les répercussions économiques que le Canada ressent des accords maritimes internationaux. Elle présente les positions adoptées par ces comités sur des questions générales d'économie ou de réglementation, au moment de la formulation de politiques du gouvernement canadien ou de la négociation d'accords internationaux.

à Seaforth Maritime Limited, de Grande-Bretagne.

Le comité envisage une troisième

enquête, après avoir été avisé que le groupe CSL de Montréal projette

un projet d'acquisition, par New-

foundland Capital Corporation, propriétaire de Eastern Provincial Airways, de Northmont Holdings Ltd., de Montréal, propriétaire de

entre autres, est un co-propriétaire avec Crosbie Enterprises of Newfoundland Steamships Ltd.

Direction du

transport maritime

Administrations de pilotage

Conformément aux recommanda-

tions contenues dans la décision n°

CTE-9-80, émise le 30 décembre

1980, l'Administration de pilotage

de l'Atlantique a publié un nou-

veau règlement tarifaire le 16

janvier 1981. Des modifications au

règlement précité ont été publiées

les 28 mars et 4 juillet et aucune

objection n'ayant été reçue par la

Commission, les tarifs sont entrés

en vigueur les 28 mai et 4 septembre. Une autre modification, publiée le 7 novembre, n'a fait l'objet d'aucune objection.

L'Administration de pilotage des Grands lacs Liée a publié une

modification à ses tarifs le 19 février 1981. Aucune objection n'a

été reçue et la modification est

entrée en vigueur le 3 avril. Une

autre modification a été publiée le

31 octobre, concernant le port de Churchill et n'a fait l'objet d'aucune

objection. Le règlement tarifaire de l'Administration de pilotage des Laurentides a été modifié les 20 mars, 22

mai et 27 août, aucune objection

n'ayant été déposée. Pour la même raison, les modifications au règlement tarifaire de

l'Administration de pilotage du Pacifique sont entrées en vigueur le

1^{er} juin. Les projets de modifications, publiés les 31 octobre et 14

novembre, n'ont pas été contestés.

Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, à leurs lignes maritimes membres, sous réserve d'obligations imposées

La loi est en vigueur depuis le 1^{er} avril 1979. On suit la situation de

prés, et on fera le point avant le 31

mars 1984.

Le comité est représenté au sein

d'un comité interministériel qui

révisé la loi en préparation d'un

rapport destiné au Conseil des

ministres, en 1981.

Conférences maritimes

Au 31 décembre 1981, la Commission avait en main les documents

de 45 conférences dont les membres assuraient des services dans

des ports canadiens, soit une baisse

de deux par rapport à l'année

précédente. (Voir l'annexe EE)

Les 45 conférences représentaient 82

compagnies qui assurent 307 ser-

vices dans des ports nord-améri-

cains; 50 d'entre elles offrent 230

services dans des ports canadiens.

La Commission a également en

main deux contrats de location

d'espace et un contrat de coordina-

tion de service, liant en tout 11

compagnies et comportant quatre

ententes de fusion.

Des réunions se tiennent régulièrement avec le Canadian Shippers

Council pour déterminer l'efficacité

de la disposition qui exige que les

conférences maritimes rencontrent

le conseil qui est un groupe d'expé-

diateurs désigné par le ministre des

Transports en vertu du paragraphe

15(2) de la loi.

Le Canadian Shippers Council

continue de s'intéresser aux sur-

taxes sur le mazout de soufre impo-

sées par les conférences, et plus

particulièrement, à la tendance

visant à inclure les surtaxes dans le

tarif marchandises général.

À la fin de 1980, Puget Sound Tug and Barge Company de Seattle, filiale de Crowley Maritime Corporation, société américaine, a donné avis de son intention d'acquérir des actions de Arctic Transportation Ltd. de Calgary. L'avis du projet a été publié au début de 1981 et n'y ayant reçu aucune opposition, le comité a fermé le dossier, par la décision n° CTFE-1-81.

En mars 1981, Canadien Pacifique Ltée de Montréal a fait part au comité de son intention d'acquérir un tiers des actions de Dart Containerline Company Limited (DART-CY), compagnie des Bermudes dont les propriétaires réels sont Consolidated Containerline Services du Liberia, elle-même filiale de Orient Overseas Container (Holdings) Ltd., de Hong Kong, et de la Compagnie Maritime Belge, de Belgique. Après publication de l'avis, des interventions contraires au projet d'acquisition ont été déposées auprès de la Commission et dans le cadre de son enquête, le comité a tenu une audience publique sur cette question à Halifax, en juin. Par suite de cette audience, le comité a adjoint à Canadien Pacifique Ltée, par la décision n° CTFE-12-81, rendue en août, de déposer un autre avis, indiquant que dans le cadre de son projet d'acquisition d'actions de DARTCY, elle se

propose, de concert avec Manches-ter Liners Limited de la Grande-Bretagne et avec Dart Containerline (Canada) N.V., de Belgique, d'acquérir des actions d'un service de coordination du transport des marchandises par conteneurs sur le fleuve Saint-Laurent. En novembre, une seconde audience s'est tenue à Halifax, en deux parties, et le comité doit rendre sa décision sur les deux projets au début de 1982. En juin également, le comité a reçu une explication des transactions financières que les Chemins de fer Nationaux du Canada, de Montréal, et leurs associés du groupe CAST avaient conclues en 1980. Par la suite, dans la décision n° CTFE-16-81 rendue en octobre, le comité sommat le CN de déposer un avis de son projet d'acquisition d'actions additionnelles de la compagnie Eurucanadian Shipholding Limited, des Bermudes, une des compagnies faisant partie du groupe CAST. Quoique le CN ait interjeté appel de cette décision auprès de la Cour fédérale, il a enfin déposé l'avis requis à la fin de décembre. Sur ordre du comité, l'avis sera publié au début de 1982 et le comité attend les réponses à cet avis et la décision de la Cour. En juillet 1981, Branch Lines (1981) Inc., de Sorel (Qué.), a déposé un avis de projet d'acquisition d'actions de la compagnie Davie Shipbuilding Ltd. et, n'ayant reçu aucune opposition à cet égard, le comité a décidé de ne pas donner suite à l'affaire dans la décision n° CTFE-13-81.

En août, 109022 Canada Inc. a avisé le comité de son intention d'acheter les affaires, les entreprises, les droits de propriété et l'actif de Power Corporation of Canada, qui se rapportent au transport par eau et au transport par véhicule à moteur. En vertu de la loi, un avis du projet d'acquisition relatif au transport par eau a été publié et comme il n'a reçu aucune opposition, le comité a fermé le dossier, par la décision n° CTFE-14-81. À l'automne de 1980, le comité a été avisé que les propriétaires de Clark Transport Inc. et de Crosby Group Ltd., après entente songeaient à la réorganisation de la compagnie Newfoundland Steamships Ltd., laquelle pourrait entraîner l'acquisition d'actions de cette compagnie. Des enquêtes et une audience publique ont conduit à la décision n° CTFE-17-81, par laquelle le comité établissait que l'article 27 de la Loi nationale sur les transports ne s'appliquait pas à ce projet d'acquisition, même s'il y avait eu achat de certaines actions. Le comité a donc fermé le dossier. Des enquêtes sont en cours sur quatre autres projets d'acquisition. Il y a tout d'abord le projet d'acquisition de Arctic Transportation Ltd. de Calgary, par Crowley Maritime International Inc. de San Francisco, co, filiale de Crowley Maritime Corporation de Californie. Une autre filiale de cette dernière soit Puget Sound Tug and Barge, avait déjà acquis pendant l'année les actions de Arctic Transportation Ltd. La deuxième enquête porte sur le projet d'acquisition, par Stad Seaforth Shipping, de la Norvège, d'un certain nombre d'actions de Seaforth Fednav Inc., de Halifax, compagnie appartenant conjointement à Fednav Ltd., de Montréal

La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnements d'énergie habilite l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie à enjoindre à la Commission canadienne des transports d'ordonner l'utilisation de tout navire canadien, suivant les exigences de l'Office, et d'autoriser un navire battant pavillon étranger à transporter tout produit contrôlé entre des ports canadiens, si aucun navire canadien approprié n'est disponible.

Le Règlement d'exemption pour le cabotage dispense certains navires battant pavillon étranger et exerçant des activités de cabotage au Canada de l'application de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le comité enseigne le ministre du Revenu national sur la disponibilité de navires canadiens appropriés lorsqu'on envisage l'utilisation de navires étrangers pour le cabotage.

Acquisitions

Le comité s'occupe également des avis de projets d'acquisition déposés conformément à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports. Pendant l'année, des enquêtes ont été effectuées sur divers projets portés à l'attention du comité, afin de déterminer l'applicabilité des diverses dispositions de l'article susmentionné.

de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation. En vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la Gazette du Canada tous les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intérêt que l'on a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Sur réception de pareil avis, l'application des modifications proposées est automatiquement suspendue et le comité vient habilité à mener une enquête et à tenir, s'il y a lieu, des audiences publiques. L'administration concernée doit tenir compte de toute recommandation formulée par le comité à cet égard. La Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent autorise cette administration à fixer des tarifs qui doivent être déposés auprès du comité s'ils ne sont pas établis en vertu d'un accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique. Les tarifs entrent en vigueur dès la date de leur dépôt auprès de la Commission.

Le comité est en outre chargé de l'application de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1979 et qui a remplacé l'ancienne, devenue périmée le 31 mars 1979. La nouvelle loi soustrait certaines pratiques des conférences maritimes aux dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, et oblige les conférences maritimes à déposer leurs tarifs marchandises et d'autres documents auprès de la Commission.

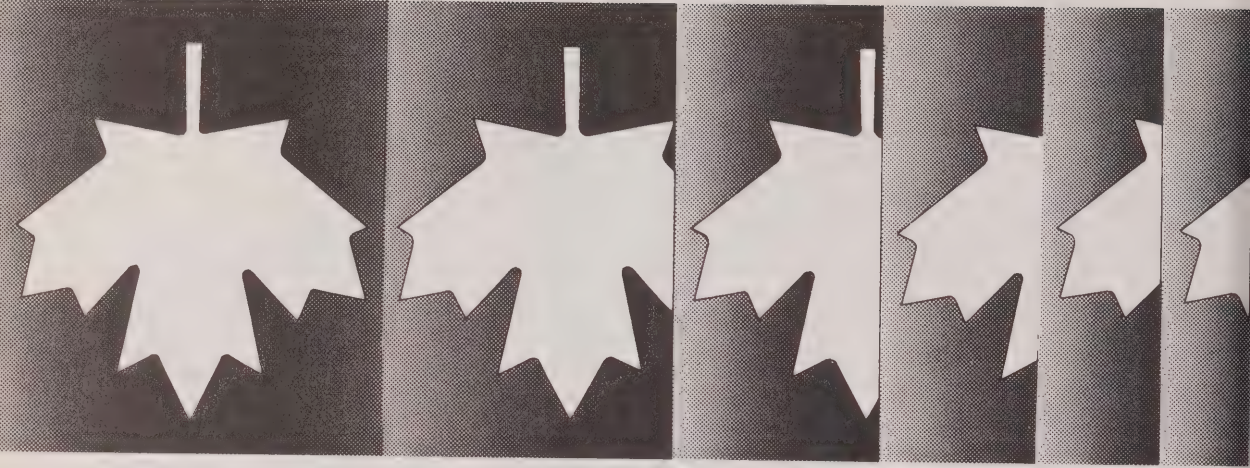
Le Comité des transports par eau (C.T.E.) est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire entre les ports canadiens, dans les zones prescrites par le gouverneur en conseil.

Les attributions sont à la fois de nature juridique et administrative. Les fonctions juridiques du comité comportent la délivrance de permis de transport par eau et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de sorte que l'avis du comité. Lorsque celui-ci rejette un tarif type, il peut, soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre.

Les pouvoirs administratifs du comité s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques, ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs et des demandes de permis. (Voir l'annexe 3B)

D'autres lois confèrent au comité des responsabilités additionnelles. La Loi sur le pilotage, qui est en vigueur depuis le 1^{er} février 1972, prévoit la prestation de services de pilotage dans quatre régions du Canada. Elle a institué pour chacun de ces régions une administration chargée d'établir, d'exploiter et

D.H. Jones, Président
R.A. Azzie
Paul Langlois
R.M. March
J.M. McDonough
J.F. Walter
B.R. Wolfe



• **Décision n° 6443 du 13 mai 1981**
 autorisant Superior Airways à assurer un service aérien international, entre points déterminés, soit Thunder Bay et Minneapolis, au moyen d'aéronefs du groupe D.

• **Décision n° 6564 du 8 octobre 1981** autorisant Northwest Territorial Airways à établir à Winnipeg des services réguliers, entre points déterminés, entre Winnipeg, Yellowknife, Rankin Inlet et Frobisher Bay.

• **Décision n° 6580 du 22 octobre 1981** agréant, entre autres, la cession des services de *Northward Airlines* (en faillite), en Alberta et en Saskatchewan, à *Gateway Aviation*, puis la cession des services de cette dernière à *Time Air*.

• **Décision n° 6511 du 4 août 1981**
 qui agréait, entre autres, l'établissement d'un éventail de services au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, y compris la cession à *Kenn Borek Air* d'un certain nombre de services antérieurement exploités par *Northward Airlines Limited*, avant que celle-ci ne déclare faillite.

• **Décision n° 6529 du 28 août 1981**
 autorisant *City Center Airways* à établir un service aérien à horaire fixe, au moyen de Dash-7, entre l'aéroport de l'île de Toronto, l'aéroport international d'Ottawa et le parc de stationnement Victoria de Montréal, à la condition qu'elle commence à assurer le service dans les 18 mois, sans être obligée toutefois de desservir les trois points au cours de la première année.

• **Décision n° 6542 du 3 septembre 1981** autorisant *Time Air* à assurer au moyen de Dash-7, un service aérien régulier, entre points déterminés, soit *Leithbridge*, Kelowna et Vancouver, à titre d'essai pendant trois ans et ce, sans que la titulaire ne détienne de droits de trafic entre Kelowna et Vancouver, le

comité a également autorisé l'exploitation d'un service à horaire fixe, pour la même période, par *Pacific Western Airlines*, entre *Leithbridge* et divers points dans le sud de la Colombie-Britannique, la fait l'objet d'un appel interjeté auprès du Ministère des transports qui a retiré à PWA l'autorisation d'exploiter le service précité et levé l'interdit qui pesait sur *Time Air* local entre Kelowna et Vancouver.

• **Ordonnance n° 1981-A-287 du 5 juin 1981** rendant permanent le permis d'exploitation de vols d'affrètement intérieurs de *Wardair Canada* (1975) *Ltd.*

• **Ordonnance n° 1981-A-782 du 8 décembre 1981** autorisant CP Air à effectuer des vols de retour quotidiens sans changement d'aéronefs entre Vancouver-Régina-Toronto et Vancouver-Saskatoon-Toronto.

Canada, accélérant ainsi de beaucoup l'échange d'information et les réponses aux plaintes touchant la sphère de compétence respective.

Décisions et ordonnances marquantes

Le Comité des transports aériens a tenu huit audiences publiques, a délivré un total de 835 ordonnances et a rendu 320 décisions en 1981. Voici un résumé des principales décisions et ordonnances:

- Décision n° 6326 du 12 janvier 1981 autorisant Québecair à assurer un service à horaire fixe de quatre vols de retour quotidiens entre Montréal et Toronto, dont chacun doit avoir pour origine ou destination un point à l'est de Montréal.

- Décision n° 6333 du 12 janvier 1981 autorisant Pacific Western Airlines à établir un service aérien à horaire fixe, à titre d'essai pendant deux ans, entre Calgary, Brandon et Toronto, à raison d'un minimum de six vols hebdomadaires dans chaque direction.

- Décision n° 6352 du 5 février 1981 autorisant Bradley Air Services (First Air) à exploiter un service aérien régulier, entre points déterminés, soit Frobisher Bay et Nuuk (Godthaab) Grénland, au moyen de HS 748.
- Décision n° 6392 du 10 mars 1981 autorisant Aero Trades (Western) à assurer un service aérien régulier, entre points déterminés, soit Winnipeg, Prince-Albert et Calgary, au moyen d'avions des groupes E et F.

ont révélé des cas de violation d'autres lois notamment de la Loi sur la taxe d'accise; ces cas ont été confiés à la G.R.C. et à d'autres organismes.

La Section de la mise en application de la Loi sur l'amélioration de ses rapports avec la G.R.C., par la participation aux enquêtes, l'identification des infractions et l'obtention de preuves nécessaires pour fonder les poursuites, la suggestion de modalités d'enquêtes, l'interprétation des lois et règlements applicables, et l'aide à la rédaction des dossiers judiciaires. Des discussions entre la G.R.C. et la Section de la mise en application du C.T.A. de l'administration centrale à Ottawa ont donné lieu à la formulation de lignes directrices plus précises de la G.R.C. à l'intention des enquêteurs mandatés en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

Dix divisions et sous-divisions de la G.R.C. ont assisté à des séances d'information d'une journée sur le mandat et les responsabilités de la Section de la mise en application. La liaison de la Section de la mise en application avec le ministère de la Justice et les procureurs de la Couronne a amélioré la présentation des causes devant les tribunaux, en soulignant l'importance des activités des transporteurs aériens non autorisés. En général, grâce à cette liaison, des amendes plus directement aux recettes brutes découlant d'activités illégales, ont été imposées.

Des communications plus ouvertes et plus directes ont été établies entre les examinateurs de la Section de la mise en application et leurs homologues de Transports

En 1981, la pression constante de l'inflation, notamment au chapitre des coûts de carburant qui ont plus que doublé par rapport aux autres frais, a entraîné une hausse des tarifs. Les tarifs passagers des vols intérieurs réguliers ont augmenté par rapport à ceux en vigueur à la fin de 1980, d'environ 20% chez Air Canada, CP Air et Pacific Western, de 21% chez Nordair et de 18% chez Québecair et Eastern Provincial. Des augmentations comparables des taux de fret intérieur ont été jugées nécessaires et accordées.

Enquêtes et surveillance

En 1981, à Winnipeg, un nouveau bureau régional est venu s'ajouter aux autres sections de la mise en application de Vancouver, d'Edmonton et de l'administration centrale à Ottawa. Deux autres agents d'enquêtes et de surveillance ont été embauchés, ce qui porte l'effectif à sept employés.

En 1981, 178 cas ont été examinés, dont 98 ont été confiés à la G.R.C. à des fins d'enquêtes ou de poursuites. Les tribunaux ont rendu des jugements variant de sentences suspendues à des amendes allant jusqu'à \$5 000. Comme l'année passée, les enquêtes instituées en vertu de la Loi sur l'aéronautique

En décembre 1980, le comité a adopté provisoirement les recommandations d'un groupe interministériel, connu sous l'appellation de Comité des exigences en matière de statistiques sur l'aviation (C.E.S.A.) et formé de représentants de Transports Canada, de Statistique Canada et de la C.C.T., et a soumis aux transporteurs aériens, aux fins de commentaires, une proposition visant à lancer un système de refondation de rapports statistiques. D'après les observations écrites reçues, le comité a modifié la description proposée de trois des sept niveaux de rapport parmi lesquels peuvent être classés les transporteurs aériens, et a prolongé les délais de dépôt des états.

En octobre 1981, les transporteurs aériens des niveaux II à VII qui, jusqu'à la, étaient dispensés de déposer des données sur leurs activités de 1981, se sont soumis au nouveau système, sauf quelques exceptions. Comme le prévoyait la proposition de décembre 1980, l'utilisation de certains nouveaux états a été reportée. De plus, les transporteurs aériens de niveau II d'ailleurs ont été dispensés, jusqu'à nouvel avis, de déposer un nouveau état. Les exploitants étrangers de services à horaire fixe ont été également dispensés, jusqu'à nouvel avis, de déposer deux nouveaux états et ont été enjoint de

continuer à déposer les états antérieurs prescrits à la partie VIII du Règlement.

Après avoir étudié les observations écrites des transporteurs aériens du nouveau niveau I (les transporteurs de lignes principales et régionaux ainsi que *Wardair*) et après avoir tenu des réunions avec eux, le comité a convenu que le fait de soumettre obligatoirement ces transporteurs au nouveau régime de statistiques présenterait des difficultés insurmontables. Par conséquent, pour 1981, ce groupe de transporteurs a continué à déposer des statistiques et relevés financiers comme auparavant. D'autres discussions permettront de déterminer les modalités d'application progressive de ce nouveau système pour ces transporteurs ainsi que les modifications à y apporter.

Le comité a proposé de rédiger à nouveau le document relatif aux rapports financiers, intitulé "Le système uniforme de comptabilité et de rapports et les institutions concernant la répartition des recettes et des coûts par routes ou réseaux secondaires". Des projets ont été envoyés aux transporteurs aériens pour qu'ils les commentent et doivent entrer en vigueur en janvier 1982.

La publication annuelle du comité intitulée "L'industrie de l'exploitation des hélicoptères de l'année" portant sur les activités de l'année passée, est parue en octobre, tandis qu'on s'apprêtait à publier la nouvelle édition du document annuel intitulé "Transporteurs de lignes principales et régionaux canadiens — Analyse de l'industrie". En outre, le travail préliminaire à la

Subventions

La création d'une nouvelle publication annuelle visant l'examen des activités des transporteurs aériens a commencé.

Des vérifications ont été effectuées conformément à la politique sur les subventions versées aux transporteurs aériens régionaux, relativement aux activités de Québecair et de *Eastern Provincial Airways* (1963) Ltd. Le comité a versé des subventions à Québecair, en rapport avec les services *Lower North Shore*, offerts par ses filiales, et à *Eastern Provincial Airways* (1963) Ltd. pour compenser ses pertes attribuables à l'exploitation de routes qui, après évaluation, répondent aux critères d'octroi de subventions aux services essentiels dans les régions éloignées.

Au nom de Transports Canada, le comité a effectué une vérification des routes Winnipeg-Dauphin-Brandon et Winnipeg-Toronto-Saskatoon de *Perimeter Airlines* (*Inland Ltd.*, afin de déterminer le montant des subventions à verser à ce transporteur.

En novembre, le ministre des Transports a annoncé un programme de subventions de 1 million de dollars réparties sur cinq ans, à l'égard des services aériens à destination de l'aéroport de Saint-Léonard au Nouveau-Brunswick. La C.C.T. a publié un avis dans les journaux des principaux centres de la province invitant les intéressés à

et des autres appareils de déplacement à également contribué à faciliter le transport aérien des personnes handicapées.

Modifications du Règlement

Le Règlement sur les transporteurs aériens a été modifié de façon à permettre à un transporteur aérien autorisé à exploiter un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement) de transporter des colis à bord d'aéronefs de n'importe quel groupe autorisé, plutôt que de limiter les messageries aux aéronefs des groupes A, B et C. De plus, de nouveaux règlements permettent aux transporteurs aériens qui détiennent des permis de la classe 9-4 (affrètement international) d'assurer des services de transport aérien international de messageries au moyen d'aéronefs des groupes A, B, C et D.

Le 16 mars, le comité a distribué un avis de projets de modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, visant à obliger les transporteurs à porter l'assurance responsabilité à l'égard des passagers à \$500 000 pour chaque siège, multiplié par le nombre maximal de places que peut contenir un aéronef et l'assurance responsabilité aux tiers à \$450 par kilogramme du poids maximal autorisé au décollage d'un aéronef. Actuellement, l'assurance responsabilité

minimale par siège est de \$40 000 à l'égard des passagers et de \$250 000 à l'égard des tiers. La date limite pour le dépôt des commentaires a été fixée initialement au 30 juin 1981, puis a été reportée au 31 août. Le comité a reçu 24 documents à cet égard et il en analyse présentement le contenu.

Le comité a publié, le 31 août 1981, un autre avis de projets de modifications au Règlement sur les transporteurs aériens. Les parties intéressées avaient jusqu'au 30 novembre 1981 pour déposer leurs commentaires, date qui a été reportée toutefois au 12 mars 1982. Ce projet de modification vise à supprimer l'imposition de frais supplémentaires, instaurée en application de l'ordonnance générale n° 1972-3 Air (Règlement sur les taxes de mise en place, classe 4). Il vise également à établir un régime qui, sous réserve de certaines exceptions, protégerait la base d'un transporteur qui assure des vols d'affrètement de la classe 4 au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A, B, C et D, en interdisant aux transporteurs qui ne sont pas autorisés à assurer des services à partir de cette base, d'y exploiter des services d'affrètement. L'interdiction s'appliquerait uniquement aux groupes des aéronefs qu'utilisent le transporteur autorisé de la base. L'analyse des réponses reçues n'est qu'à l'étape initiale.

Le comité a demandé et reçu les commentaires de l'industrie concernant les projets de modifications au Règlement sur les transporteurs aériens qui visent à clarifier et à préciser la définition de certains permis de la classe 7 et à autoriser les titulaires de permis de la classe 4 à assurer, aux termes de leur

Rapports et études

Des représentants du C.T.A., en

collaboration avec des membres de Transports Canada, de Consommation et Corporations Canada et de la Direction de la recherche de la C.C.T., ont réalisé des études sur des questions économiques de réglementation et sur la concurrence entre les transporteurs aériens canadiens. Celles-ci ont donné lieu, le 31 mars, à la publication d'un projet de document de travail par Transports Canada. Ce document porte sur les grandes lignes actuelles de réglementation en matière économique, sur la façon dont les transporteurs aériens répondent aux besoins du public ainsi que sur les effets éventuels de l'assouplissement de la réglementation, des commentaires à ce sujet devaient être déposés avant le 30 juin 1981 et devaient servir à déterminer jusqu'à quel point Transports Canada pouvait s'inspirer de ce document de travail dans ses décisions touchant la réglementation des questions économiques concernant les transporteurs aériens

intéressés.

états contractants et d'organisations internationales ont étudié 54 documents de travail lors de la septième session.

Commission européenne de l'aviation civile (C.E.A.C.)

La septième réunion tripartite (Canada/C.E.A.C./E.-U.) sur les affrètements dans la région du Nord de l'Atlantique a eu lieu à Washington en mars 1981. Les délégations ont examiné des statistiques sur les services aériens dans la région précitée et les retombées financières pour les transporteurs concernés. On a également entamé des discussions sur l'établissement d'un multilatéral de tarifs dans cette région et on a discuté de plusieurs autres problèmes concernant le Canada, la C.E.A.C. et les Etats-Unis.

Les délégations du Canada, de la C.E.A.C. et des Etats-Unis ont tenu à Paris, en décembre 1981, une réunion spéciale axée uniquement sur l'établissement multilatéral de tarifs dans la région de l'Atlantique Nord.

Groupe de liaison A.C.T.A./C.T.A.

Conformément à la Loi nationale sur les transports, le Comité des transports aériens est chargé d'appliquer la partie II de la Loi sur l'aéronautique, alors qu'il incombait à l'Administration canadienne du

transport aérien (A.C.T.A.) de la partie I. Afin de coordonner au maximum l'application des politiques et des modalités administratives respectives des deux groupes, un groupe de liaison A.C.T.A./C.T.A., formé de cadres de l'A.C.T.A. et du C.T.A. et présidé conjointement par le président du Comité des transports aériens et l'administrateur de l'A.C.T.A., se rencontre périodiquement afin d'examiner des questions d'intérêt commun et d'éviter toute contradiction dans les modalités administratives régissant l'industrie aéronautique.

Réunions des associations de transporteurs aériens

À l'invitation des organisations concernées, les commissaires et les cadres du C.T.A. ont assisté aux réunions générales annuelles des associations de transporteurs aériens qui ont eu lieu au cours de l'année. Ces réunions, comme par le passé, ont permis au comité d'expliquer aux transporteurs membres les modifications qu'il entend apporter aux politiques et pratiques pertinentes et de répondre directement aux questions qui intéressent l'ensemble ou des parties de l'industrie.

Transport des personnes handicapées

Le Comité des transports aériens a joué un rôle important au sein du groupe consultatif de la Commission sur le transport des handicapés, lequel a travaillé en étroite

collaboration avec le Comité consultatif de Transports Canada et l'Association canadienne des transporteurs aériens, afin d'examiner les problèmes des voyageurs handicapés. Bon nombre de ces problèmes ont été exposés lors de réunions de même que par le biais d'examen de plaintes reçues. Les transporteurs aériens, par l'entremise de leur association et en collaboration avec Transports Canada et la C.C.T., ont réexaminé les mesures de sécurité touchant les passagers en cas de catastrophe aérienne. Ce réexamen a permis de supprimer ou d'adoucir bon nombre de restrictions qui, antérieurement, empêchaient les personnes handicapées de voyager. Il revient maintenant d'avantage à la personne elle-même de déterminer son degré d'autonomie.

L'obligation de présenter des certificats médicaux a été en grande partie abolie. Les exigences concernant les personnes qui doivent accompagner un voyageur invalide ont été étudiées soigneusement et allégées le plus possible.

Les préposés aux billets et le personnel de bord de la plupart des compagnies aériennes ont été appelés à suivre un programme de recyclage spécial sur le service aux personnes handicapées. De plus, les installations prévues pour ces personnes ont été améliorées et de nouvelles techniques ont été mises au point pour accommoder le public voyageur qui se déplace en fauteuil roulant ou en civivère; l'amélioration des fauteuils roulants

États-Unis

À la demande des États-Unis, des

négociations ont été entamées en vue de réviser l'accord sur les services aériens de façon à permettre à des compagnies aériennes canadiennes et américaines désignées d'obtenir d'autres droits et de desservir des points additionnels.

Une seconde séance de négociations est prévue pour le début de 1982. Il y a eu également des ren-contres avec des représentants américains concernant la taxe de recouvrement applicable au carburant canadien de manière à récupérer les subventions fédérales au pétrole importé non consommé au Canada, ce que les autorités améri- caines considèrent une violation de l'accord aérien.

Barbade

L'accord aérien temporaire avec la Barbade a pris fin le 31 octobre 1981 mais les autorités de ce pays ont permis à Air Canada de continuer à assurer ses services aériens à horaire fixe à destination de ce pays. Des mésententes à l'égard de tarifs ont donné lieu à deux réunions afin d'en arriver à une entente et d'autres discussions sont envisagées.

Roumanie

Deux séances de négociations ont eu lieu avec la Roumanie concernant la prestation de services aériens entre la Roumanie et le Canada.

Jamaïque

La Jamaïque cherche à obtenir des droits de trafic plus étendus au Canada ainsi qu'entre le Canada et les États-Unis d'Amérique. Deux réunions ont eu lieu et d'autres sont envisagées.

Mexique

Une séance de négociations a porté sur l'expansion des services assurés par des compagnies aériennes mexicaines à destination du Canada et au Canada sans qu'un accord soit conclu. CP Air a suspendu ses services à destination de Mexico en raison de la non-rembourse de la route. La compagnie aérienne du Mexique avait suspendu antérieurement ses activités.

Inde

Une séance de négociations a eu lieu. Elle visait à l'établissement d'un service à horaire fixe entre l'Inde et le Canada. Une deuxième séance est prévue pour 1982.

Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.)

Dans le cadre de la simplification des services aériens internationaux, mise de l'avant par l'O.A.C.I. et fondée sur l'annexe 9 de la convention sur l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), plusieurs problèmes particuliers concernant l'application de l'annexe 9 au Canada ont été étudiés l'an dernier.

Un représentant de la Commission a assisté, à titre d'observateur, à la cinquième réunion de l'équipe de l'O.A.C.I. sur les tarifs et les taxes, tenue en décembre 1981. La septième session de la Division des statistiques s'est tenue à Montréal du 1^{er} au 16 septembre 1981. Les sessions de la Division des statistiques ont lieu environ tous les six ans afin d'examiner les activités de l'O.A.C.I. en matière de statistiques et d'informer le Comité des transports aériens de l'organisation des projets dans ce domaine. Cent un représentants provenant de 41

L'équipe d'experts de l'O.A.C.I. sur la réglementation des services de transport aérien a tenu sa cinquième réunion en juillet 1981 et a commencé ses activités de "réglementation du transport aérien non régulier", en conformité avec le mandat établi lors de la conférence spéciale sur le transport aérien de 1977. En vue de la prochaine étape de ce projet, l'Organisation a établi un questionnaire sur l'applicabilité d'une définition modifiée de service régulier (reclassification de certains services d'affrètement en services réguliers). Des délégués de la Commission ont également participé à la septième session de la Division des statistiques de l'O.A.C.I., tenue en septembre 1981, où l'on a décidé, entre autres, de mener une vaste enquête afin de réévaluer l'utilité de certaines parties du programme de statistiques de l'O.A.C.I. et d'organiser un système de rapports statistiques sur l'importance du trafic aérien.

les questions de politique sur le transport international.

La direction élabore des projets d'ententes et participe à leur négociation en vue de l'établissement de services aériens entre le Canada et d'autres pays. Elle participe également à l'application et à l'administration de ces accords par l'analyse et l'interprétation des stipulations et conditions qu'ils contiennent et informe les parties concernées de leurs répercussions sur les usagers et les transporteurs canadiens.

Cette division a pour rôle de protéger les intérêts des consommateurs ainsi que de veiller à ce que les conditions de transport et les niveaux de taux soient raisonnables et non discriminatoires, et qu'il y ait une quantité suffisante de services à tarifs spéciaux qui incitent le public à voyager, tout en utilisant au maximum les ressources des transporteurs. La division s'occupe également des plaintes et mène des enquêtes sur les infractions des transporteurs aériens.

La direction représente les intérêts canadiens lors de réunions internationales et intergouvernementales, telles que celles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) et de la Commission européenne de l'aviation civile (C.E.A.C.).

Direction de l'exploitation

Cette direction compte deux divisions: la Division des tarifs et des services et la Division des permis. La Division des tarifs et des services comprend deux sections. L'une est chargée des tarifs, des taux et des services des transporteurs aériens des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3; l'autre s'occupe des tarifs, des taux et des services d'affrètement des transporteurs aériens des classes 4 et 9-4. (Voir les annexes Y et AA)

La Section des services internationaux délivre les permis d'exploitation des services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement, en provenance ou à destination du Canada; elle exerce une surveillance sur les nombreux vols internationaux d'affrètement avec réservation anticipée ou pour voyages tout compris, et enfin prend part à certaines négociations internationales sur le transport

aérien entre le Canada et les autres pays. Pour sa part, la Section de l'analyse est chargée de produire des rapports analytiques sur les réglementations, les permis et les requêtes. Elle a terminé, en 1980, un important programme de révision permanente de tous les permis pour qu'il y ait concordance avec les groupes d'aéronefs définis, en 1972, dans le Règlement sur les transporteurs aériens.

La Section de la mise en application est chargée principalement de faire enquête sur les services aériens exploités sans autorisation et illégalement et d'intenter des poursuites, s'il y a lieu. Les bureaux régionaux de la section sont situés à Vancouver, à Edmonton et à Winnipeg.

Points saillants des activités des Accords bilatéraux sur les services aériens à horaire fixe

Allemagne

Trois réunions ont eu lieu avec des représentants de la République fédérale d'Allemagne. Les autorités allemandes veulent se réserver le droit de desservir certains points dans l'ouest du Canada et, en échange, le Canada cherche à obtenir des droits additionnels pour la desserte de points au delà de l'Allemagne. De nouvelles discussions sont prévues pour 1982.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration a pour fonctions générales de publier des ordonnances, des permis et des lettres officielles après avoir reçu de l'autorisation du comité, ainsi que de rédiger des lois, des règlements, des ordonnances et des décisions qui seront examinées par le comité. Elle est en outre chargée de la rédaction des ordres du jour et des procès-verbaux des réunions du comité, de la liaison entre le comité et ses directions ou d'autres comités de la Commission, ainsi que de la coordination pour l'établissement des estimations et des prévisions budgétaires.

Direction de l'analyse des services aériens

La direction comprend cinq divisions qui font des analyses et agissent comme conseillers auprès du comité dans les domaines de l'économie, de la réglementation, des finances et de l'exploitation. La Division de l'analyse des études économiques donne des conseils au comité en économie, évalue les requêtes afin de savoir si les services projetés répondent aux besoins présents et futurs du public, participe aux audiences à titre de conseillère et mène des enquêtes et

des études économiques sur des activités déterminées de transporteurs aériens et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

La Division de la vérification est chargée de la révision permanente de la comptabilité des transporteurs aériens et, au besoin, fait des recommandations sur les changements à apporter aux lignes directrices, aux règles et aux règlements de la Commission touchant les questions financières ainsi que sur les normes et les règlements financiers applicables aux exploitants canadiens de services aériens commerciaux qui relèvent du comité. Elle évalue la partie financière de toutes les requêtes déposées auprès du comité en vue de l'exploitation de nouveaux services aériens, de cession de contrôle, de fusion et de regroupement.

La Division de l'analyse financière donne des conseils au comité en ce qui concerne la validité, l'équité et la pertinence des changements proposés aux taux et aux tarifs, l'administration des subventions accordées aux transporteurs aériens, l'examen permanent de la situation financière des transporteurs assurant des services aériens d'affrètements internationaux et la protection des passagers. De plus, elle mène des études sur les taux de rendement et effectue d'autres analyses financières touchant les niveaux de taux et de tarifs liés aux services aériens commerciaux.

La Division de l'analyse de l'exploitation fait des études et rédige des rapports sur les activités et les modes de gestion des transporteurs aériens. Elle mène, en outre, des enquêtes sur le rendement et les caractéristiques d'utilisation des

Direction du transport aérien international

Cette direction est chargée de s'assurer que les mécanismes de réglementation applicables aux services internationaux de transport aérien qui sont créés et mis en place par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers des transports aériens canadiens. De plus, elle contribue à maintenir un juste équilibre entre les avantages économiques des transporteurs aériens canadiens et ceux des transporteurs aériens étrangers. Elle relève du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne

les avantages économiques des transporteurs aériens canadiens et ceux des transporteurs aériens étrangers. Elle relève du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne

La Division des conseils en matière de politique élabore et recommande de l'apport de changements aux dispositions relatives à l'économie du Règlement sur les transporteurs aériens. De plus, elle examine et recommande des modifications à apporter aux exigences du comité en matière de rapports statistiques et représente celui-ci à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle participe également, de concert avec des comités interministériels, à la réévaluation des politiques gouvernementales sur l'aviation.

aéronautiques et du matériel, dans le cadre de certains services aériens commerciaux. Enfin, elle est chargée de superviser l'entée des données sur ordinateur et la révision des statistiques de l'aviation.

Le Comité des transports aériens (C.T.A.) est chargé de l'application de la Loi sur l'aéronautique et de la rédaction du Règlement sur les transports aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Créé en vertu de la Loi nationale sur les transports afin d'assumer les responsabilités de la Commission en matière de transport aérien, le comité s'occupe principalement de la délivrance des permis d'exploitation de services aériens commerciaux. Par conséquent, une partie considérable de son travail se rattache à l'analyse et au traitement des demandes de permis. Conformément à l'article 16 de la Loi sur l'aéronautique, le comité doit s'assurer qu'un service aérien commercial projeté répond "aux besoins présents et futurs du public" et sert les intérêts de celui-ci, avant de délivrer un permis. Par ailleurs, il peut suspendre, annuler ou modifier un permis si, à son avis, l'intérêt public l'exige. (Voir l'annexe Z)

Le comité délivre également des permis lorsqu'il s'agit de services établis en vertu d'accords internationaux, et la Commission peut, en vertu d'une réglementation spéciale, autoriser des transporteurs autres que ceux qui exploitent des services aériens à horaire fixe à l'intérieur du Canada à exploiter

des services aériens commerciaux sans qu'il faille démontrer qu'ils répondent aux besoins présents et futurs du public. Aucun permis n'est requis pour la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés, pour certains types de location ou pour l'exercice de certaines activités intermittentes par des transporteurs aériens étrangers. Afin de simplifier les modalités de demande et de délivrance de permis, le comité a défini des classes de service et réparti les aéronefs par groupes, selon leur poids.

En général, les transporteurs aériens qui exploitent des services à taux unitaires (à horaire fixe) et des services d'affrètement doivent déposer leurs tarifs auprès du comité en donnant un préavis minimum de 30 jours. À moins que le comité ne les rejette ou ne les suspende, les tarifs entrent en vigueur sans modification. Les Parties V et VI du Règlement sur les transporteurs aériens, établies en conformité avec l'article 14 de la Loi sur l'aéronautique, définissent les principes d'établissement de taux équitables et raisonnables en vertu desquels le comité est habilité à traiter les questions tarifaires et à substituer ou à prescrire des taux.

Les transporteurs aériens sont tenus de respecter les conditions énoncées dans leur permis et d'offrir du matériel, des installations, et des services satisfaisants. Le comité examine toute plainte alléguant que les transporteurs aériens n'ont pas respecté les conditions prévues dans leur permis.

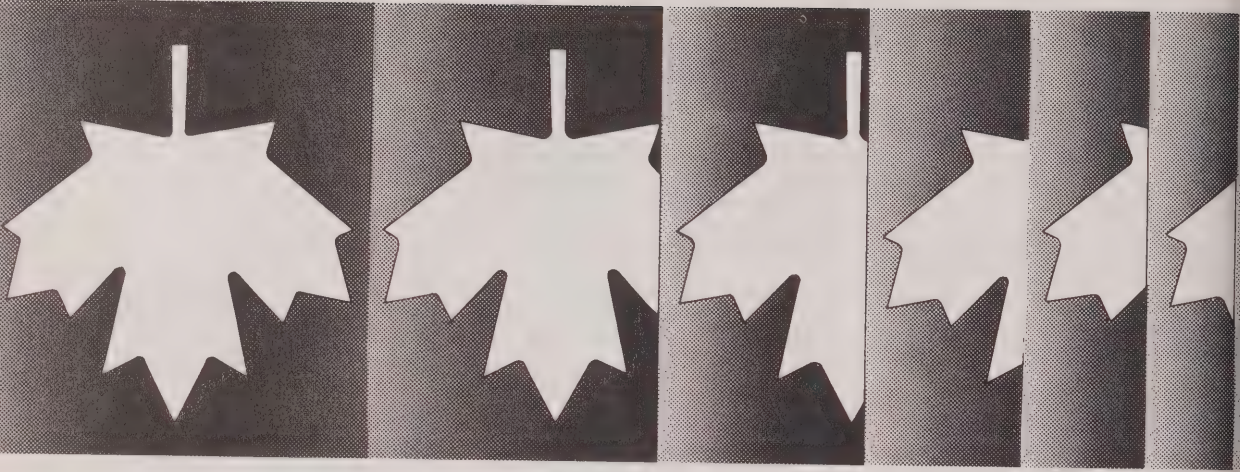
Organisation

La plupart des accords de service aérien international prévoient la consultation entre les sociétés aériennes désignées, l'emploi des méthodes de tarification de l'Association du transport aérien international (A.T.A.I.), la concertation entre les autorités aéronautiques et, enfin, l'arbitrage en dernier ressort. Les résolutions adoptées lors des conférences de l'A.T.A.I. sur le trafic doivent être ratifiées par les autorités aéronautiques. Les articles 12 et 13 de la Loi sur l'aéronautique confèrent au comité le pouvoir de faire des enquêtes et des études, et de présenter des recommandations au ministre des Transports sur toute question se rapportant à l'aviation civile, soit à la demande expresse du Ministre, soit de son propre chef.

Les quatre composantes du comité sont : la Direction de l'administration, la Direction de l'analyse des services aériens, la Direction du transport aérien international, et la Direction de l'exploitation, qui relèvent toutes du directeur exécutif.

Bien que l'effectif du Comité des transports aériens ait diminué au cours des années passées, ses activités ont augmenté. (Voir les annexes X et AA)

M.D. Armstrong, Président
R.A. Azzie
J.-L. Bourret
J.A.L.G. Drainville
Paul Langlois
J.M. McDonough
R.J. Orange
A.-M. Trahan
B.R. Wolfe



Réglementation économique

- Le C.T.C.F. s'engage à accélérer la vérification des frais imputés à VIA Rail par CN et CP Rail.
- L'accumulation des réclamations de subventions à l'égard des embranchements a beaucoup diminué en 1981 et doit continuer à s'améliorer l'an prochain.
- Le C.T.C.F. s'engage à mener une enquête sur les coûts d'amortissement et à convoquer une audience publique fixée provisoirement en 1983 à cet égard. Ce projet nécessitera l'utilisation de ressources techniques considérables au cours de l'an prochain.
- Il est urgent de régler toutes les requêtes en suspens concernant l'abandon d'embranchements.

Qualité des services

- Par suite de la décision que la Commission a rendue sur les audiences en non lieu qu'elle a tenues en rapport avec les recommandations du juge Grange, le C.T.C.F. procédera à l'élaboration de règlements sur l'inspection technique des wagons en circulation, à des points d'échange et à des intervalles spécifiques.
- Vu le grand nombre de pertes de vie aux passages à niveau, le C.T.C.F. doit continuer à participer à la campagne "Gareautrain" et poursuivre ses programmes à cet égard.

- Le C.T.C.F. doit mettre au point un système de vérification officiel de l'infrastructure des voies, outre le programme actuel d'enquêtes spéciales.
- Bien que le programme du C.T.C.F. concernant le transport des marchandises dangereuses ait été valable, il est prioritaire de mettre en oeuvre un programme d'inspection plus étendu.

La Commission a épongé, à toutes fins utiles, les arrières des réclamations de subventions aux services voyageurs en versant les derniers paiements à CN, CP Rail et aux compagnies ferroviaires de la classe II. En outre, la Commission a continué à subventionner les services voyageurs admissibles non assurés par VIA Rail. Les derniers paiements, au titre de subventions aux embranchements, ont été versés à Canadien Pacifique pour 1970 à 1976 inclusivement. De même, les subventions permanentes à l'égard des embranchements non rentables ont été maintenues. Les versements provisoires à l'égard d'autres réclamations datant d'années antérieures, ont permis de réduire les arrières si bien qu'on procédera bientôt au règlement définitif de toutes ces réclamations. En 1981, on a lancé un programme complet d'audiences afin d'étudier toutes les requêtes en suspens mi-juillet jusqu'au 31 décembre, un total de 12 audiences publiques ont été tenues, dont huit par la Division de l'Quest. Ce programme vise l'examen de toutes les requêtes en suspens d'ici le 31 décembre 1982. La Commission a rendu 10 décisions des services de trains de voyageurs. Elle a ordonné notamment que les

Le gouvernement fédéral, par le biais du décret du conseil n° C.P. 1981-2172, a apporté des changements majeurs aux services de trains de voyageurs exploités par VIA Rail, en modifiant ou en annulant un certain nombre de décisions et d'ordonnances du Comité

services voyageurs entre Toronto, Hamilton, Welland et Fort Erie (Buffalo) soient discontinuées. Cette décision a permis d'établir un service de voyageurs direct Toronto-Niagara Falls-New York, première exploitation conjointe d'Amtrak et de VIA Rail. De plus, l'essai de la ligne Halifax-Yarmouth a pris fin et a justifié l'établissement permanent du service. Le comité d'étude présentement la requête déposée par la compagnie de chemin de fer du littoral nord du Québec et du Labrador afin que le comité déclare que les trains entre Sept-Îles — Schefferville et Ross Point Junction-Wabush/Labrador City, comprennent un service de trains de voyageurs.

À la demande du ministre des Transports, la Commission s'est engagée à enquêter sur les montants que CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services fournis dans le cadre des services voyageurs de VIA. Elle analyse présentement ces montants afin de s'assurer que les frais imputés ont été fixés conformément à l'ordonnance sur les coûts n° R-6313 de la Commission et au Règlement sur le calcul des coûts ferroviaires. De plus, la Commission a répondu à un certain nombre de demandes d'aide de VIA Rail et de Transports Canada en vue d'obtenir des renseignements sur l'établissement des prix de revient et de résoudre des problèmes de coûts connexes.

Sécurité

1983.

Il s'avère nécessaire d'obtenir une

meilleure analyse des statistiques

sur les accidents afin de ne perdre

aucune information pertinente.

Le gouvernement fédéral, par le

biais du décret du conseil n° C.P.

1981-2172, a apporté des

changements majeurs aux services

de trains de voyageurs exploités

par VIA Rail, en modifiant ou en

annulant un certain nombre de

décisions et d'ordonnances du

Comité

services voyageurs entre Toronto,

Hamilton, Welland et Fort Erie

(Buffalo) soient discontinuées.

Cette décision a permis d'établir un

service de voyageurs direct Toron-

to-Niagara Falls-New York, pre-

mière exploitation conjointe d'Am-

trak et de VIA Rail. De plus, l'essai

de la ligne Halifax-Yarmouth a

pris fin et a justifié l'établissement

permanent du service. Le comité

d'étude présentement la requête

déposée par la compagnie de che-

min de fer du littoral nord du

Québec et du Labrador afin que le

comité déclare que les trains entre

Sept-Îles — Schefferville et Ross

Point Junction-Wabush/Labrador

City, comprennent un service de

trains de voyageurs.

À la demande du ministre des

Transports, la Commission s'est

engagée à enquêter sur les mon-

tants que CN et CP Rail imputent à

VIA Rail pour des services fournis

dans le cadre des services voya-

geurs de VIA. Elle analyse présen-

temment ces montants afin de s'as-

surer que les frais imputés ont été

fixés conformément à l'ordonnance

sur les coûts n° R-6313 de la Com-

mission et au Règlement sur le

calcul des coûts ferroviaires. De

plus, la Commission a répondu à

un certain nombre de demandes

d'aide de VIA Rail et de Trans-

ports Canada en vue d'obtenir des

renseignements sur l'établissement

des prix de revient et de résoudre

des problèmes de coûts connexes.

Prochaine année

Bien que tout plan de travail soit

difficilement réalisable du fait que

de nouvelles priorités viennent

souvent modifier l'affectation des

ressources, il peut s'avérer utile

néanmoins d'examiner brièvement

les priorités à court terme du comi-

té pour l'année financière 1982-1983.

La Commission a rendu 10 déci-

sions des services de trains de voyageurs.

Elle a ordonné notamment que les

trains de voyageurs exploités par

VIA Rail, en modifiant ou en annu-

lant un certain nombre de déci-

sions et d'ordonnances du Comité

services voyageurs entre Toronto,

Hamilton, Welland et Fort Erie

(Buffalo) soient discontinuées. Cette

décision a permis d'établir un

service de voyageurs direct Toron-

to-Niagara Falls-New York, pre-

mière exploitation conjointe d'Am-

trak et de VIA Rail. De plus, l'essai

de la ligne Halifax-Yarmouth a

pris fin et a justifié l'établissement

permanent du service. Le comité

d'étude présentement la requête

déposée par la compagnie de che-

min de fer du littoral nord du

Québec et du Labrador afin que le

comité déclare que les trains entre

Sept-Îles — Schefferville et Ross

Point Junction-Wabush/Labrador

City, comprennent un service de

trains de voyageurs.

À la demande du ministre des

Transports, la Commission s'est

engagée à enquêter sur les mon-

tants que CN et CP Rail imputent à

VIA Rail pour des services fournis

dans le cadre des services voya-

geurs de VIA. Elle analyse présen-

temment ces montants afin de s'as-

surer que les frais imputés ont été

fixés conformément à l'ordonnance

sur les coûts n° R-6313 de la Com-

mission et au Règlement sur le

calcul des coûts ferroviaires. De

Elaboration des systèmes d'établissement de prix de revient

La division est chargée de l'élaboration de méthodes et de systèmes informatiques dont doivent se servir les compagnies ferroviaires des classes I et II pour calculer leur prix de revient. Elle s'occupe aussi de la vérification des coûts unitaires et particuliers afin de fixer les versements de subventions, et de la gestion de systèmes informatiques internes du C.T.C.F.

La Division a entrepris une étude sur la pertinence des modèles utilisés actuellement pour l'établissement des prix de revient relatifs à l'entretien des voies des compagnies ferroviaires de la classe I. Des modèles améliorés ont été mis au point et approuvés par le C.T.C.F., modèles qu'on utilise le CN et CP Rail dans l'élaboration de leurs coûts unitaires connexes pour 1979 et les années suivantes.

Le Comité de révision de la Commission a ordonné au C.T.C.F., en vertu de l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, de revoir sa décision sur l'exclusion des frais de propriété des avoirs fournis aux compagnies ferroviaires par le gouvernement fédéral en application du programme de remise en état des embranchements ferroviaires des Prairies. Toute la documentation nécessaire a été recueillie en vue du réexamen de la décision.

En réponse à des demandes de VIA Rail et du ministre des Transports, on a entrepris l'examen de frais additionnels pour 1980, figurant dans les factures annuelles que CN et CP Rail ont envoyées à VIA Rail. Ces frais avaient trait à des services fournis à VIA Rail dans le cadre de l'exploitation de ses services voyageurs. En août

Dans le cadre de la révision de la classification uniforme des compagnies, on établit présentement des centres de coûts géographiques, pour les compagnies ferroviaires de la classe I, à l'égard de certains comptes de coûts; un plan détaillé des centres de coûts géographiques est présentement terminé et en cours de révision.

Au cours de l'année, on a terminé l'application des méthodes de calcul des prix de revient pour les compagnies ferroviaires de la classe II, à savoir Northern Alberta Railways, la Ontario Northland (O.N.T.C.) et Algoma Central Railway. Le C.T.C.F. a approuvé les méthodes, le guide d'établissement des prix de revient, les coûts unitaires et particuliers de l'O.N.T.C. pour 1974, 1975 et 1976.

La division a terminé la vérification des coûts unitaires définis pour 1979, lesquels doivent être approuvés par le comité. La vérification

des coûts unitaires définis pour 1980 va bon train. En effet, on a terminé la vérification des coûts particuliers des services de trains de voyageurs du CN et de CP Rail pour 1977-78 et 1978-79 respectivement, ce qui met un terme à la détermination des coûts spécifiques des compagnies ferroviaires, effectuée en vertu de l'article 261 de la Loi sur les chemins de fer.

Analyse des services ferroviaires

Cette division est surtout chargée de déterminer et de recommander les paiements à verser, au titre de subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services qu'elles sont tenues d'offrir au public sont déficitaires. En plus d'offrir des services d'analyse lors d'audiences, elle enquête sur les montants que CN et CP Rail imputent à VIA Rail et établit des prévisions de coûts pour déterminer l'échelle des tarifs marchandises.

1981, la division a fait connaître à VIA Rail et à Transports Canada ses conclusions et recommandations sur le bien-fondé de ces frais additionnels. Par la suite, les représentants de la division ont présenté aux comités du Sénat et de la Chambre des communes sur les transports, un exposé sur l'établissement des prix de revient de VIA Rail et sur la pertinence du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires et de l'ordonnance sur les coûts n° R-6313. On procède présentement à la vérification des remboursements que CN et CP Rail exigent de VIA Rail pour 1978 et 1979. Le bien-fondé de ces demandes de remboursement est détaillé dans les ententes d'exploitation conclues avec les compagnies ferroviaires respectives et les montants sont fixés d'après l'ordonnance sur les coûts de la Commission. Cette vérification a monopolisé une bonne partie des ressources de la division.

de questions telles que la protection des unités et des travailleurs chargés de l'entretien des voies, les normes de sécurité des voitures et les soupapes d'urgence des wagons de queue.

Direction de l'analyse économique des chemins de fer

La direction s'occupe de la comptabilité ferroviaire, du calcul des prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions. (Voir les annexes K à W) En 1981, le Comité des transports par chemin de fer a approuvé les versements suivants:

\$189 602 617	Demandes anticipées en 1981 ¹
61 009 036	1980
65 717 678	1969-1979
\$316 329 331	(TOTAL)

Analyse des systèmes comptables

Cette division s'occupe de la classification uniforme des comptes, de

la vérification des livres des chemins de fer, des taux d'amortissement, des taux du coût en capital et de l'analyse des états financiers. Le Guide de classification uniforme des comptes et des documents ferroviaires connexes (C.U.C.), énonçant les instructions et les directives touchant la comptabilité des exploitations ferroviaires, a été entièrement refondu, puis réédité cette année. Le nouveau guide entrera en vigueur par étapes, mais la majorité des changements s'effectuera en 1982. On a prévu et établi un système permanent d'examen et de publication des directives ainsi que des bulletins d'information.

La qualité générale des programmes de vérification a encore été améliorée en 1981 et la division est en voie de formuler des plans en vue de réduire le doublement des vérifications et ce, de concert avec des vérificateurs internes et externes des compagnies ferroviaires.

Principales vérifications

La division a constaté que le CN a été rembourse en double pour des pertes dues à l'exploitation d'embranchements et de services voyageurs non rentables au cours des années précédant 1978. Dans un premier temps, des montants ont été versés lorsque Transports Canada, en vertu des lois portant affectation de crédits, épongeait les déficits du CN, y compris ces pertes, et dans un deuxième temps, lorsque la C.C.T., en vertu de la Loi sur les chemins de fer, a versé des paiements au CN en 1978, 1979 et 1980 pour les années précédant 1978. Le Vérificateur général a recommandé que les ministres concernés règlent la question.

1983.

La Commission a ouvert une enquête générale sur les coûts en capital. Un comité technique formé de représentants des compagnies ferroviaires, des provinces et des consortiums d'entreprises de bié, a été créé afin d'examiner toutes les facettes de cette question. Le comité continuera de se réunir en 1982 en vue d'un grand nombre de questions possibles. Une fois terminée la ronde des réunions, les questions non résolues feront l'objet d'une audience publique officielle en

Rail. Les frais généraux administratifs des sociétés sont communs à toutes les exploitations, ferroviaires et autres. On a terminé la répartition juste et équitable de ces frais généraux pour 1980, imputables aux activités ferroviaires, de façon à déterminer adéquatement leur juste part dans le calcul des subventions ferroviaires.

Par le passé, il revenait à chaque compagnie ferroviaire de déposer des demandes de changements aux taux d'amortissement approuvés. Conformément au nouveau système, la division examinera annuellement ces changements de taux afin de déterminer s'ils sont justifiés.

La Commission a ouvert une

Caisse des passages à niveau

En 1981, la direction a recommandé des engagements de \$8 768 000 et les subventions versées à même cette caisse au cours de l'année, ont été environ du même ordre, soit \$8 778 000. De nombreux projets ont été terminés. En effet, au chapitre de la protection aux croisements ferroviaires, 795 ponts ont été construits et 120 projets de croisements étagés ont été réalisés. La direction a mené à bien 51 projets de déplacement d'embranchement, 72 projets d'installation de dispositifs de signalisation et 51 projets divers.

Programme d'aide au transport urbain

Administré par Transports Canada, ce programme vise à verser aux provinces des fonds affectés au déplacement des voies et aux croisements étagés. Le Comité des transports par chemin de fer s'occupe toujours des enquêtes afin de s'assurer que les travaux envisagés répondent aux normes techniques appropriées et sont financièrement réalistes. En 1981, 18 ordonnances

La direction a participé également à la première audience publique du C.T.C.F. en vue de l'octroi d'une subvention pour le déplacement de

voies ferrées. Il s'agissait d'une requête déposée par la ville d'Amos (Qué.) en autorisation de déplacer des voies ferrées du CN à l'intérieur des limites du secteur visé. L'audience publique a eu lieu en octobre 1981 et la décision a été rendue le 22 décembre 1981.

Normes et règlements

Cette direction est chargée d'établir les normes d'exploitation et techniques appropriées de façon à se tenir à la fine pointe des changements d'organisation, technologiques et administratifs de l'industrie ferroviaire. De plus, ces normes doivent être arrêtées en fonction des importants changements économiques et sociaux qui surviennent au Canada. Des changements sont

suscités notamment par:

- Les audiences du Comité des transports par chemin de fer;
- L'analyse de données provenant de programmes du C.T.C.F. précédemment mentionnés dans le présent rapport;
- Les commentaires des compagnies ferroviaires, de l'Association des syndicats de cheminots canadiens, des provinces, des municipalités et du grand public.

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Afin de tirer profit des connaissances et des techniques actuelles, le C.T.C.F. a créé, dès 1972, le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (C.C.S.F.) formé de dirigeants des compagnies ferroviaires, de représentants des cheminots canadiens et du C.T.C.F. Il est présidé par un commissaire et tient des réunions plénières trimestrielles.

Ordonnances et règlements

En 1981, les ordonnances et règlements du C.T.C.F. ont surtout porté sur la décision relative à l'accident de Mississauga et décrite plus haut.

Par conséquent, les autres activités de réglementation ont diminué par rapport à l'an dernier. Toutefois, le comité a émis la nouvelle procédure n° P-5120-6 touchant la construction des passages à niveau sur les fermes, il a modifié les ordonnances générales n° E-4 portant sur les passages à niveau au croisement d'une route et d'une voie ferrée et n° E-10 concernant les tuyaux qui passent sous les voies ferrées, et il a annulé l'ordonnance générale n° 0-4 sur les marchandises expédiées aux gares d'arrêt facultatif étant donné que les dispositions de ce règlement étaient tombées en désuétude.

Sept règlements importants sont en cours de révision; ils portent notamment sur l'acuité visuelle et auditive, les freins à air, la signalisation ferroviaire et les systèmes de contrôle du trafic. Neuf nouveaux règlements sont en cours d'élaboration et portent sur un vaste éventail

Les programmes touchant les marchandises dangereuses ont trait à la réglementation et au respect du règlement.

Règlements

On a élaboré des règlements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Des modifications et des révisions ont été apportées au règlement sur les installations de stockage en vrac; de nombreux conseils ont été donnés aux expéditeurs et aux transporteurs et une liaison a été établie avec des ministères, des municipalités et les industries concernées.

Cinq fabricants de cylindres et leurs bureaux d'inspection ont été autorisés, par voie d'ordonnance, en conformité avec les normes pertinentes de la C.C.T. Dix autres ordonnances ont été délivrées afin d'approuver de nouvelles installations de stockage en vrac, et cinq autres ordonnances ont mis fin à des installations existantes.

Conformité

Ce service est chargé, entre autres, d'enquêter sur les accidents comportant des marchandises dangereuses, de vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences relatives au classement des trains et à d'autres dispositions réglementaires, de délivrer des permis spéciaux, d'inspecter des installations de stockage en vrac, de faire une évaluation des vêtements, et d'aprouver des emplacements de maintenance d'explosifs.

En 1981, 170 rapports d'accident déposés par les compagnies ferroviaires ont été analysés, conformément au paragraphe 74.508 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. De ce nombre, 92 ont été examinés par des agents compétents afin de s'assurer que ledit règlement est respecté. Les agents chargés des marchandises dangereuses ont également participé à trois enquêtes d'accident mentionnées précédemment et menées aux termes de l'article 226.

En 1981, 138 nouveaux permis spéciaux ont été délivrés, 28 réjetés, 117 modifications et six annulés, aux termes du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer.

Passages à niveau

Au cours de l'année, 400 inspections ont porté sur des installations de stockage en vrac de marchandises dangereuses. De plus, 42 installations de réévaluation hydrostatiques ont été inspectées et 34, approuvées. Finalement, 11 centres d'explosifs ont été autorisés et deux supprimés.

La direction a autorisé la construction, la reconstruction et l'amélioration de passages à niveau et de croisements étagés. De plus, elle a permis l'installation et la modification de dispositifs d'avertissement aux passages à niveau afin de mieux protéger le public. La Caisse des passages à niveau, qui existe depuis le début du siècle, a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau. Ces accidents ont tout de même causé 82 pertes de vie en 1981. Cela constitue malgré tout une diminution par rapport aux 126 pertes de vie subies il y a 10 ans.

Le Comité des transports par chemin de fer s'inquiète beaucoup du nombre toujours aussi élevé d'accidents mortels aux passages à niveau. C'est pourquoi le C.C.T.C.F. participe très activement à la campagne "Gareautrain" qui vise à sensibiliser davantage le public au danger que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé conjointement par l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada. L'administration centrale et les six bureaux régionaux du C.C.T.C.F. y participent à titre consultatif.

réseau ferroviaire. Le présent rapport a déjà traité du Programme d'abandon d'embranchements des Prairies, administré par la Division de l'Ouest de la Commission.

Les annexes C, E, F, G, H et I contiennent la liste des requêtes en abandon d'embranchements hors-Prairies. Durant l'année, le comité a reçu en tout 39 requêtes de ce genre, en vertu de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, et de

les requêtes. Quatre requêtes ont fait l'objet d'audiences publiques, deux autres, de décisions prises après examen des documents, et une requête a été rejetée parce que l'embranchement a été jugé rentable. Cependant, comme tous les cas n'avaient pas fait l'objet de décisions au 31 décembre 1981, le

comité a encore en main 34 requêtes en abandon d'embranchements hors-Prairies, dont 23 proviennent du CN et 11, de CP Rail.

Le personnel du C.T.C.F. a poursuivi, en 1981, son rôle consultatif auprès du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario, du CN et de CP Rail, relativement à l'étude de rationalisation des services de la région du Mid-Ouest Ontarien et de la péninsule de Bruce. Le comité prévoit tenir des audiences publiques sur certains de ces embranchements en

avril 1982.

pendant la seconde moitié de 1981, un programme a également été mis sur pied afin d'accélérer le règlement des requêtes en abandon

Le programme de centralisation des dépôts de messageries de CP Rail a déjà été mené à terme, mais le C.T.C.F. étudiait encore, au début de 1981, neuf requêtes du CN en vue de centraliser des

d'embranchements hors-Prairies. S'il ne reçoit pas trop de nouvelles requêtes en 1982, le comité estime que d'ici la fin de l'année prochain, le nombre de requêtes en suspens devrait être réduit de beaucoup.

Bien que les activités du comité semblent porter davantage sur l'abandon d'embranchements que sur le prolongement de voies ferrées, il n'en demeure pas moins que les projets de construction de voies ferrées doivent au préalable être approuvés par la C.C.T. Au

cours de l'audience publique du 17 décembre 1981, à Revelstoke (C.-B.), la Commission agréait une requête déposée par CP Limitée, en vue de construire un détour de 20

milles, y compris de deux tunnels d'une longueur d'un mille et de neuf milles, et ce, près de Rogers Pass (C.-B.). Cette approbation a été accordée sous réserve de certaines

conditions qui seront annexées aux ordonnances du comité. Ces conditions visent la protection du Parc national des Glaciers et prévoient la participation du personnel de la C.T.C. à l'élaboration de certains

critères de conception et la surveillance des travaux de construction de la voie ferrée. Il s'agit là du plus important projet de construction de détour depuis nombre

d'années, son coût atteignant les 500 millions de dollars.

Centralisation des dépôts de messageries

Le programme de centralisation des dépôts de messageries de CP Rail a déjà été mené à terme, mais le C.T.C.F. étudiait encore, au début de 1981, neuf requêtes du CN en vue de centraliser des

dépôts de messageries. Cinq décisions ont été rendues durant l'année, dont trois par suite d'un examen de la requête, tandis que deux requêtes pourraient faire l'objet d'audiences publiques officielles. Au 31 décembre 1981, le C.T.C.F. avait en main sept requêtes semblables, y compris trois nouvelles requêtes reçues en 1981.

Direction des Normes et du Perfectionnement

Cette direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique, à savoir :

- Les marchandises dangereuses
- Les passages à niveau
- Les normes et règlements.

Marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports, le Comité des transports par chemin de fer est chargé de la réglementation du transport ferroviaire de marchandises dangereuses. La situation s'est améliorée sensiblement, mais le volume de marchandises dangereuses transportées par chemin de fer, qui se chiffre à quelque 17 millions de tonnes, a triplé au cours des 10 dernières

années. Aussi, le problème de contrôle à cet égard en est-il un de taille.

Le programme de centralisation des dépôts de messageries de CP Rail a déjà été mené à terme, mais le C.T.C.F. étudiait encore, au début de 1981, neuf requêtes du CN en vue de centraliser des

Le programme de centralisation des dépôts de messageries de CP Rail a déjà été mené à terme, mais le C.T.C.F. étudiait encore, au début de 1981, neuf requêtes du CN en vue de centraliser des

Le programme de centralisation des dépôts de messageries de CP Rail a déjà été mené à terme, mais le C.T.C.F. étudiait encore, au début de 1981, neuf requêtes du CN en vue de centraliser des

Le programme de centralisation des dépôts de messageries de CP Rail a déjà été mené à terme, mais le C.T.C.F. étudiait encore, au début de 1981, neuf requêtes du CN en vue de centraliser des

suite être appliquée à d'autres villes). Les compagnies ferroviaires appliquent actuellement ces mesures qui, espérons-le, amélioreront la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

Enquêtes effectuées en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer

Ce sont les membres du C.T.C.F. qui, en vertu de pouvoirs tirés de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer, effectuent ce type d'enquête. Il a été décidé, en 1981, de recourir plus souvent à ce type d'enquête, si bien que 10 enquêtes en tout ont été autorisées en 1981, à savoir:

- En février et en mars, déraillements survenus dans la subdivision Clearwater (C.-B.) des Chemins de fer Nationaux du Canada;
- En mars, collision entre un train de voyageurs et un wagon qui avait déraillé au moment de son passage à la butte, à Moncton (N.B.);
- En avril et août, accidents de trains de voyageurs survenus à des ne et à Sainte-Rosalie (Qué.);
- En mai, déraillement de wagons transportant de l'ammoniac anhydride, à Paris (Ont.);
- En mai, tamponnement en entlade entre un train de marchandises et des voitures de service occupées, à Red Deer (Alb.);
- En juin, déraillement qui a provoqué l'explosion d'essence et de mazout, à Sundridge (Ont.);
- En juillet et août, série d'accidents à divers passages à niveau, en Alberta;
- En septembre, fuites de produits dangereux transportés par des wagons-citernes, dans la subdivision Keewatin et dans les triages de CP Rail à Winnipeg (Man.);
- En septembre, collision frontale entre deux trains de marchandises du CN, dans la subdivision du Lac St-Jean (Qué.);
- En décembre, collision frontale entre un train de voyageurs et un train de marchandises, dans la subdivision Togo du CN, au Manitoba.

Contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure ferroviaires

Les rapports rédigés après ces enquêtes sont publiés, toutefois plusieurs enquêtes susmentionnées ne sont pas encore terminées.

Outre le programme d'inspection des locomotives et des wagons dans un programme de surveillance des méthodes d'exploitation ferroviaire, avec le concours des membres du C.T.C.F. qui se déplacent à bord de locomotives et de wagons de quene. Grâce à des ressources additionnelles, le comité projeté, pour 1982, d'étendre les programmes de contrôle qualitatif du matériel et de l'exploitation ferroviaires.

La direction a poursuivi l'exécution de ses programmes d'évaluation, de contrôle et de réglementation de la qualité du matériel ferroviaire roulant et stationnaire. Au cours de l'année, 28 027 unités ont été inspectées et de ce nombre, 6 830 comportaient des irrégularités. On a également inspecté 3 707 locomotives et peu d'entre elles étaient en parfait état, même si, règle générale, les irrégularités décelées n'étaient pas graves. Des 978 unités stationnaires et mobiles inspectées en 1981, 115 ont été jugées défectueuses.

Contrôle qualitatif du matériel ferroviaire

de veiller à ce que les compagnies ferroviaires établissent un programme efficace d'inspection et de réparation et que le matériel et les voies soient maintenus en bon état. Aussi, le C.T.C.F. se contente-t-il de surveiller le processus de contrôle qualitatif des compagnies ferroviaires, faute de ressources nécessaires pour remplir ce qui n'est ni plus ni moins qu'une fonction des compagnies ferroviaires.

Direction de la Sécurité et des Services

Cette direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique, à savoir:

- les enquêtes sur les accidents;
- le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure ferroviaires;
- le contrôle qualitatif des services.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler, sans délai à la Commission canadienne des transports, tous les accidents, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Les rapports des pertes de vie, les blessures subies et les pertes financières causées par les déraillements, collisions, accidents à des passages dangereux, et d'autres incidents reliés aux manoeuvres ferroviaires. La gravité de l'accident détermine l'un des quatre types d'enquête à mener. (Voir l'annexe II)

Le premier type d'enquête porte sur les accidents très graves qui peuvent faire l'objet d'une enquête publique par des commissaires du C.T.C.F. L'enquête sur le déraillement de Mississauga a été la plus importante enquête de ce genre en

1981; elle est décrite plus loin. L'analyse des recommandations formulées après l'enquête sur le déraillement de 1980 à MacGregor, qui mettait en cause des wagons transportant du monomère de chlorure de vinyle, s'est également poursuivie et fait l'objet d'un compte rendu dans le chapitre du présent rapport sur la Division de l'Ouest. Les commissaires ont également mené une enquête, en 1981, sur le déraillement de wagons à charbon, à Fording (C.-B.).

Le deuxième type d'enquête comprend une analyse officielle par un membre du C.T.C.F. dûment autorisé à cet égard, en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer. Les enquêtes de ce type sont décrites ci-dessous. Le troisième type d'enquête est mené par des enquêteurs des bureaux régionaux du C.T.C.F. Le quatrième type d'enquête porte sur des accidents moins graves et comprend la vérification des enquêtes sur les accidents effectuées par une compagnie ferroviaire et l'étude des dossiers fermés par la compagnie ferroviaire, ainsi qu'une enquête plus approfondie si les bureaux régionaux du C.T.C.F. le juge nécessaire.

Déraillement à Mississauga

En novembre 1979, un important déraillement a eu lieu à Mississauga (Ont.), mettant en cause des wagons de CP Rail qui transportaient du propane et du chlore liquides. L'explosion qui s'ensuivit a été rapportée dans les médias du monde entier. Le déraillement n'a fait aucun blessé, mais a nécessité l'évacuation de quelque 250 000 habitants. Un commissaire indépendant, le juge Samuel C.M.

Grange, a été chargé par le gouvernement fédéral de mener une enquête sur ce déraillement et a déposé son rapport à la Chambre des communes en janvier 1981. Ses trois premières recommandations, considérées urgentes, portaient sur l'utilisation de paliers à roulement et la réfection des wagons-citernes, et les appareils de détection des boîtes chaudes, ainsi que sur la vitesse, le classement et la longueur des trains.

Une semaine après la réception du rapport du juge Grange, le C.T.C.F. sommat, par voie d'ordonnances, les compagnies ferroviaires de justifier qu'il n'y avait pas lieu de mettre en oeuvre ces trois premières recommandations. Le comité a ensuite reçu des compagnies ferroviaires et d'expéditeurs des réactions nombreuses et variées. Il a donc décidé de tenir une audience publique à ce sujet. L'audience s'est tenue du 21 avril au 1^{er} juillet 1981 et la décision du comité à cet égard a été publiée le 30 septembre 1981.

Le comité avait déjà émis une ordonnance, pendant la tenue de l'audience publique, enjoignant à CP Rail d'installer des détecteurs additionnels de boîtes chaudes. La décision elle-même prescrivait une accélération dans l'utilisation de paliers à roulement, des modifications aux wagons-citernes pour en améliorer la sécurité, ainsi qu'un programme d'inspection des trains transportant des marchandises dangereuses, à l'approche et à l'intérieur des grandes villes (cette dernière exigence devant par la

Le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) réglemente le transport ferroviaire de compétence fédérale, en vertu des pouvoirs que lui confèrent la Loi nationale sur les transports, la Loi sur les chemins de fer ainsi que la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Le champ d'activité du C.T.C.F. englobe à la fois les aspects techniques et économiques du transport ferroviaire.

Activités de réglementation

Dans le domaine technique, la réglementation touche surtout la sécurité ferroviaire qui se divise en cinq grandes catégories: enquêtes sur les accidents, contrôle qualité du matériel et de l'infrastructure ferroviaires, réglementation du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et confort, mite au règlement à cet égard, passages à niveau, et élaboration de normes. La réglementation de la sécurité du transport ferroviaire a accaparé, en 1981, un peu plus de la moitié des ressources humaines du C.T.C.F.

La seconde activité principale dans ce domaine est, pour le C.T.C.F., de offrir aux usagers. Pour ce faire, le comité doit s'occuper notamment de contrôler la qualité des services voyageurs, des requêtes en abandon d'embranchements, de l'approvisionnement des projets de construction

de nouvelles voies, de l'étude des gares, et des plaintes faites par les expéditeurs de fret, des passagers et des syndicats ferroviaires. Près du sixième des ressources du C.T.C.F. ont été consacrées, en 1981, à cette activité.

En ce qui a trait à la réglementation économique du transport ferroviaire, le C.T.C.F. est chargé

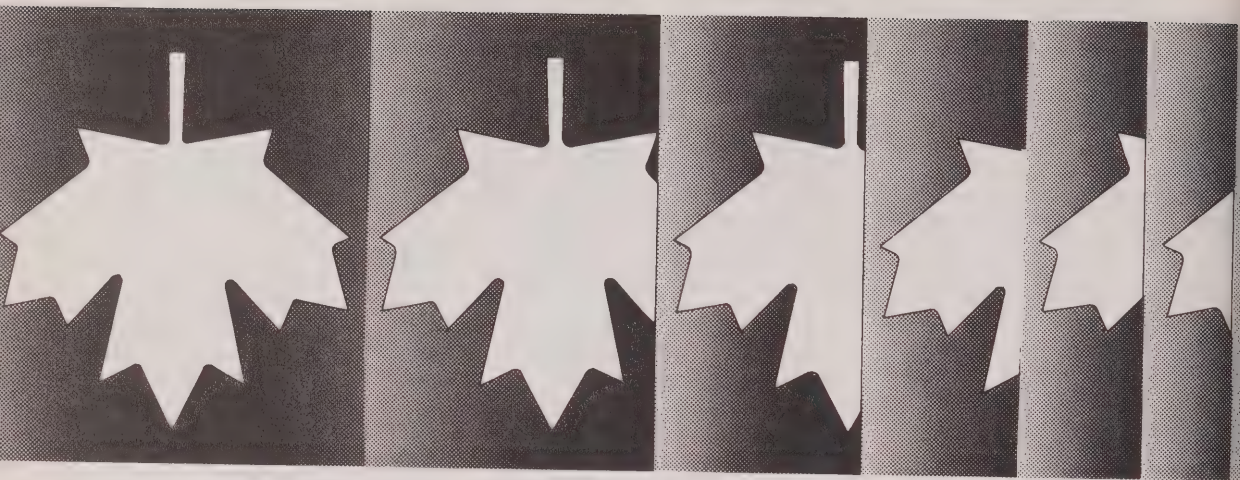
de vérifier les comptes des compagnies ferroviaires canadiennes qui relèvent du gouvernement fédéral; d'analyser et d'élaborer des méthodes de calcul du prix de revient des compagnies ferroviaires; de calculer le montant des subventions accordées en vertu de la Loi sur les chemins de fer, lesquelles ont atteint les 316 millions de dollars en 1981; et de vérifier les réclamations adressées à VIA Rail par les compagnies ferroviaires et qui dépassent les 300 millions de dollars par année. Cette activité a nécessité près d'un tiers des ressources du C.T.C.F. en 1981. Le comité est également responsable de la réglementation des tarifs ferroviaires, bien que cette activité soit administrée par la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission. Le présent rapport traite plus loin de cette fonction.

Comme les autres comités de la Commission, le C.T.C.F. se compose d'un président et de commissaires. Le comité se réunit chaque semaine pour étudier les questions courantes de réglementation, et tient des audiences publiques sur les principales questions de transport. La plus importante audience publique en 1981 avait trait au

transport de marchandises dangereuses et a été tenue après la publication du rapport et des recommandations du juge Samuel G.M. Grange sur le déraillement de Mississauga, survenu en 1979 et qui mettait en cause des wagons transportant du propane et du chlore. En tout, le comité a consacré 109 jours à la tenue de 32 audiences en 1981 et a rendu 41 décisions et 1 875 ordonnances. Ces chiffres comprennent également les audiences publiques dont la tenue a été confiée à la Division de l'Ouest. (Voir l'annexe C)

Le personnel de l'administration centrale du comité est réparti entre trois directions. Les directions de la Sécurité et des Services ainsi que des Normes et du Perfectionnement s'occupent de la réglementation technique, tandis que la Direction de l'analyse économique des chemins de fer est chargée de la comptabilité, du calcul du prix de revient et des subventions. Le comité possède des bureaux régionaux à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans l'exécution des programmes d'inspection, aux fins de réglementation technique de la sécurité, et de contrôle qualité des services. En effet, ils regroupent sources humaines affectées à la réglementation technique. Les activités de ces bureaux sont décrites ci-après, dans la rubrique des programmes des directions de l'administration centrale.

J.T. Gray, Président
M.D Armstrong
J.-L. Bourret
J.A.L.G. Drainville
J.A.D. Magee
R.M. March
J.M. McDonough
R.J. Orange
A.-M. Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Face à un volume de travail croissant, la Division de l'Ouest a établi deux nouvelles directions générales pendant l'année, soit celles de l'Activité ferroviaire et des Programmes techniques. De même, la Division a créé un poste additionnel d'économiste supérieur afin de satisfaire à la demande accrue d'analyses économiques ponctuelles touchant les diverses fonctions de la division. Au personnel supérieur déjà en place sont venus s'ajouter, au cours de l'année, un conseiller financier, un deuxième conseiller juridique, un coordonnateur de la remise en état des embranchements et un secrétaire de la division.

Le conseiller en transport aérien de la division a reçu, pendant l'année, de nombreuses demandes de renseignements sur les procédures en vigueur au sein du comité et sur le dépôt de tarifs. Des plaintes de la part de consommateurs et d'entreprises ont également été reçues et ont été soit réglées, soit transmises à l'autorité compétente.

Autres activités

La Division de l'Ouest a emménagé dans ses bureaux permanents à Saskatoon, le 1^{er} août 1981.

Du nouveau matériel de traitement informatique a été installé au bureau central de la Division de l'Ouest en 1981 et au début de 1982, les liaisons informatiques avec les Services d'informatique et de publications à Ottawa et les deux bureaux régionaux de la division à Thunder Bay et à Vancouver seront établies.

Leithbridge (Alb.) et de Vancouver, avec un arrêt dans la région du centre de la Colombie-Britannique. Cette décision a fait l'objet d'un appel interjeté auprès du Ministre des transports qui a retiré à PWA l'autorisation d'exploiter un service que le C.T.A. avait accordée, et lève l'interdit qui pesait sur Time Air concernant le transport du service local entre Kelowna et Vancouver. Enfin, en décembre, la requête de CP Air, en autorisation d'ajouter les points Régina et Saskatoon (Sask.) à son permis transcontinental de la classe 1 a été agréée.

La division a amélioré sa fonction de coordination par l'installation de matériel de traitement de l'information, à la fin de l'année. Un réseau automatisé de traitement et de transmission de l'information a été établi entre Saskatoon, Thunder Bay et Vancouver. Les nombreux rapports de gestion des vracs seront produits régulièrement et sur demande. Ce réseau permettra également de fournir certaines données pertinentes par télex aux autres parties, par exemple à la Commission canadienne du blé et aux compagnies ferroviaires et céréalières.

Exploitation et tarifs

En 1981, la Division de l'Ouest a reçu un nombre plus élevé de demandes d'informations et de conseils, à propos des divers aspects du transport et des lois et règlements applicables.

La hausse de ces demandes, provenant des personnes, d'industries, d'organisations agricoles et de divers piliers de gouvernement, est attribuable, sans aucun doute, au fait que la Division de l'Ouest est de plus en plus connue.

Les demandes de renseignements et les plaintes reçues étaient de nature variée. La majorité d'entre elles ont nécessité peu de temps et d'effort, tandis que les autres ont demandé beaucoup d'efforts, certaines n'ayant pas encore été réglées.

Grâce à l'intervention de la Division de l'Ouest, le long conflit qui existait concernant les taux de transport du minerai non ferreux, depuis Pine Point (T. N.-O.), a pu être réglé.

La division a également donné suite aux plaintes concernant l'imposition d'un tarif de transport par wagon, par les compagnies ferroviaires, dans le but de recouvrer les coûts additionnels qu'entraîne le transport des marchandises destinées à l'exportation, jusqu'à la rive nord de Vancouver, pendant la fermeture du pont Second Narrows.

Nombre de requêtes ont également été reçues pendant l'année concernant l'interprétation ou l'application des règles et des règlements régissant les divers tarifs de transport de marchandises ou de messages.

L'industrie a également déposé un certain nombre de demandes en vue d'obtenir des tarifs compensatoires additionnels pour l'huile et la semoule de colza.

Requête en vertu de l'article 23

En 1981, la division a reçu une requête, qu'elle s'apprête maintenant à étudier, en autorisation d'interjeter un appel, en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. En effet, Prairie Malt (Canada) Ltd. de Biggar (Sask.), prétend que certains tarifs imposés par les Chemins de fer Nationaux du Canada, applicables au transport par wagon complet d'orge de brasserie, acheminé depuis Biggar (Sask.) jusqu'à Vancouver (C.-B.), nuisent à l'intérêt public.

Transport aérien

Le 18 décembre 1981, la division agréait, dans une décision prima facie, la requête en autorisation d'interjeter un appel, et une audience publique à cet égard est prévue, à Saskatoon, en 1982.

Depuis avril 1981, les requêtes en vue de modifier ou d'obtenir des permis d'exploitation de services des classes 4, 6, 7 et 9-4 ainsi que des avis concernant l'exploitation de services à taux non unitaires, au moyen d'aéronefs autres que des réacteurs basés dans les quatre provinces de l'Ouest sont transmises à la Division de l'Ouest. De même, la division reçoit et examine les requêtes en exemption de conditions de permis déposées en vertu des articles 10, 12 et 17 du Règlement sur les transporteurs aériens.

De la fin d'avril au 31 décembre, 117 requêtes ont été reçues, relativement à 141 permis. De ce nombre, 37 ont été réglées.

Depuis juin, la division a rendu, en tout, 76 ordonnances et 48 décisions, sur des questions touchant le transport aérien dans l'Ouest canadien. De ces nombres, 14 décisions et 20 ordonnances visaient des requêtes étudiées et réglées par la division.

En 1981, la Commission a émis trois décisions qui ont eu d'importantes répercussions sur le transport aérien dans l'Ouest canadien. En janvier, Pacific Western Airlines a été autorisée à desservir Brandon (Man.), via la route Calgary-Brandon-Toronto. En septembre, PWA et Time Air Ltd. étaient autorisées à desservir les villes de

Fermeture de dépôts de messageries

En mai, la division a tenu une série d'audiences publiques, sur une requête déposée par les Chemins de fer Nationaux du Canada, en vue de centraliser certains dépôts de messageries au Manitoba. La décision à ce sujet n'avait pas encore été rendue à la fin de l'année.

Coordination du transport des vracs

Les bureaux régionaux de la division à Thunder Bay et à Vancouver continuent de jouer un rôle actif dans la réalisation des objectifs du transport du grain destinés aux marchés d'exportation. Malgré de nombreux problèmes, notamment

L'effondrement des voies ferroviaires vers Vancouver causé par de fortes pluies et les arrêts de travail des préposés à la manutention des grains à Thunder Bay, des résultats record ou exceptionnels ont été atteints dans nombre de cas. Les tableaux ci-après indiquent les volumes de grain acheminés.

Nombre total de wagons déchargés — Grain

1978/79	353 912
1979/80	400 362
1980/81	390 910

Nombre total de tonnes transportées — Grain

1978/79	21,79
1979/80	24,69
1980/81	24,83

Le 31 décembre 1981, les Chemins de fer Nationaux du Canada étaient autorisés à supprimer les postes de préposés aux messageries et les gares à six endroits dans la province de la Saskatchewan et ce, conformément à la phase II du Programme de servocentre de Prince-Albert du CN.

Parc ferroviaire pour le transport du grain

Wagons couverts	Wagons-trémiés
1969	34 000
1981	13 800
1985	9 000
Projeté	17 000
	(65%)

Marchandises en vrac — Tous les modes

(Millions de tonnes)	
1980	43
1985	80
Projeté	104
1990	
Projeté	

Les changements dans le parc ferroviaire ont contribué à ces résultats. En 1981, 4 000 nouveaux wagons-trémiés ont été fournis par les gouvernements fédéraux (2 000), de l'Alberta (1 000) et de la Saskatchewan (1 000). Un wagon-trémie couvert en acier transporte près de 3 000 boisseaux de grain, comparativement à environ 2 000 par un wagon couvert classique, ce qui, en termes de tonnes transportées, se traduit par un meilleur rendement. Le tableau ci-dessous indique les changements survenus et prévus dans le parc ferroviaire.

Les prévisions sur le trafic ferroviaire pour les années 80 démontrent l'importance que prend de plus en plus le transport du grain. On prévoit en effet une augmentation globale de 58 % du trafic, répartie comme suit: 92 % dans les vracs et 32 % dans les autres types de trafic. Du point de vue géographique, 70 % de la hausse touchera l'Ouest canadien. Le tableau ci-dessous indique la tendance qui se manifestera, au cours de la prochaine décennie, dans le transport des vracs à destination de l'Ouest.

prévisions à long terme, le programme entier devrait prendre fin en 1992, à un coût de 1,6 milliard de dollars.

Projets de déplacement des voies ferrées

La Division de l'Ouest a reçu, en 1981, un projet de déplacement de voies ferrées de la ville de Leith-bridge (Alb.). La requête a été agréée et le projet est en cours de réalisation.

La Division de l'Ouest a continué de participer à l'exécution des projets de déplacement de voies ferrées à Regina et à Yorkton (Sask.).

Étude sur le port de Vancouver

En 1981, la Commission canadienne des transports s'est jointe à Transports Canada et aux quatre provinces de l'Ouest, pour effectuer une étude sur la capacité de manutention du trafic ferroviaire du port de Vancouver. Cette étude a pour objet principal de déterminer les façons d'accroître le volume de trafic ferroviaire acheminé dans le port, par l'amélioration globale des activités.

Trois étapes peuvent d'ores et déjà être exécutées, à savoir: la collecte et l'analyse de données sur le trafic, la description des principales

installations ferroviaires et portuaires de même que la détermination des problèmes d'exploitation et de capacité. Une fois ces étapes franchies, il faudra élaborer et évaluer des solutions possibles en vue de recommandations précises.

Ce projet est financé et dirigé par la Commission, Transports Canada et les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba et doit être mené à terme d'ici deux ans et demi.

Projet de Roger's Pass de CP Rail

La Division de l'Ouest a reçu une requête du Canadien Pacifique limitée, en vertu de l'article 119 de la Loi sur les chemins de fer, en autorisation d'exécuter un projet d'amélioration de passage à niveau à Roger's Pass (C.-B.). Ce projet, qui doit être exécuté sur une période de trois ans et demi, à un coût de 500 millions de dollars, comprend la construction de 21 miles de voies ferrées principales, ce qui permettra de réduire la pente vers l'ouest et d'augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique. Il prévoit également la construction de deux tunnels, de neuf miles et de un mille de longueur, ainsi que de 11 ponts. Une audience publique s'est tenue les 16 et 17 décembre 1981 et une décision de jury agréant la requête a été rendue le 17 décembre 1981.

Enquête sur les accidents

En septembre 1981, la Division de l'Ouest a publié un rapport et des recommandations, à l'intention du Comité des transports par chemin de fer, au sujet de l'enquête MacGregor. Ce rapport faisait suite à

Services voyageurs

Commission.

L'audience publique, tenue à Winnipeg en avril et en juin 1980, sur le déversement de produits chimiques survenu en mars 1980, ainsi qu'un rapport d'enquête subéqu Coast sur le derailement MacGregor, publié par la Division de l'Ouest en septembre 1980. Le rapport suggérerait que les recommandations portant sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer servent de base à l'établissement d'un règlement applicable à toutes les compagnies ferroviaires relevant de la Commission.

Durant l'année, six audiences publiques ont été tenues à des localités situées entre Winnipeg et Churchill (Man.), à propos d'une requête conjointe des Chemins de fer Nationaux et de VIA Rail, en vue d'abandonner les services voyageurs dans la région. Une décision, rendue le 30 juillet 1981, a conduit à la rationalisation du service et un rapport et une ordonnance ont été publiés le 28 septembre 1981.

La Division de l'Ouest a également tenu une audience publique à Victoria (C.-B.), par suite d'une plainte faite en vertu de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer, sur des majorations tarifaires minimales imposées par VIA Rail entre Victoria et Courtenay (C.-B.). Une décision à cet égard a été rendue le 30 décembre 1981, sommant VIA Rail de rétablir le tarif minimal de trois dollars.

La Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports a été créée en mai 1979, par suite d'une décision du Cabinet selon laquelle la Commission devrait être représentée dans l'Ouest. Cette division, dont le bureau central est situé à Saskatoon, permet donc aux Canadiens de cette région de recourir directement aux services de la Commission. Par son interprétation propre du rôle et des fonctions de la Commission, la division sensibilise le public aux activités de celle-ci et l'y fait participer plus efficacement. Les personnes et les organisations intéressées sont ainsi plus en mesure de soulever des points pertinents et de faire connaître leurs préoccupations. Deux commissaires, qui siègent également au sein de tous les comités modaux, et un personnel composé d'experts travaillent au bureau central situé à Saskatoon. La division possède également des bureaux régionaux à Thunder Bay et à Vancouver.

Transport par chemin de fer

Embranchements

En 1981, la Division de l'Ouest a tenu, en tout, 13 audiences publiques sur des requêtes en abandon

Ce programme, qui a été mis au point par le gouvernement canadien en septembre 1977, a pour objet de remettre en état ou d'améliorer quelques 5 600 milles d'embranchements dont le sort est lié au transport du grain, au sein du réseau ferroviaire de l'Ouest canadien. Une fois effectuée la remise en état des embranchements, des wagons de marchandises pesant jusqu'à 220 000 livres pourront y circuler pendant toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1981, les dépenses à cet égard se chiffraient à 240 millions de dollars.

Programme de remise en état des embranchements

des Prairies

Son programme de 1982 prévoit des audiences publiques portant sur 13 requêtes en abandon d'embranchements qui n'ont pu être réglées en 1981. (Voir l'annexe B)

La division a en outre rendu 542 ordonnances concernant notamment les dispositifs de protection automatique, les passages à niveau, l'abandon de voies et les tarifs marchandises.

Le programme de 1982 prévoit des audiences publiques portant sur 13 requêtes en abandon d'embranchements qui n'ont pu être réglées en 1981. (Voir l'annexe A) De ce nombre, sept portaient sur des tronçons de subdivisions et les quatre autres, sur des subdivisions entières. Les embranchements à abandonner représentaient au total 238,5 milles et les tronçons à construire, 32,4 milles. De plus, on a ordonné la construction de 10,6 milles de voies de raccordement.

En 1981, deux contrats ont été adjugés à des intérêts privés, pour la vérification des dépenses et l'exécution d'inspections techniques et d'autres travaux reliés audit programme. Le contrat de vérification, dont le coût se chiffrait à \$339 000, a été donné à la société *Coopers & Lybrand*, comptables agréés de Winnipeg et le contrat d'inspection technique, d'une valeur de \$400 000, à *Reid Crowther and Partners*, de Regina. Les dépenses à vérifier couvrent la période comprise entre septembre 1977 et le 31 mars 1981 et le travail doit être terminé au début de 1982. Les inspections techniques sont maintenant terminées et portaient sur tous les travaux effectués entre 1977 et 1981, les inspections de 1977 à 1980 ayant été effectuées par des ingénieurs-conseils techniques et celles de 1981, par des experts-conseils des bureaux régionaux du Comité des transports par chemin de fer à Winnipeg et à Calgary.

Le 26 mai 1981, Transports Canada et la Commission canadienne des transports convenaient officiellement que la Division de l'Ouest serait responsable de toute la vérification et des inspections effectuées au chapitre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

En 1981, le gouvernement fédéral a prolongé le Programme de remise en état des embranchements des Prairies jusqu'en mars 1981, grâce à un investissement additionnel de 255 millions de dollars. D'après des

Commissaire principal J.M. McDonough
Commissaire B.R. Wolfe

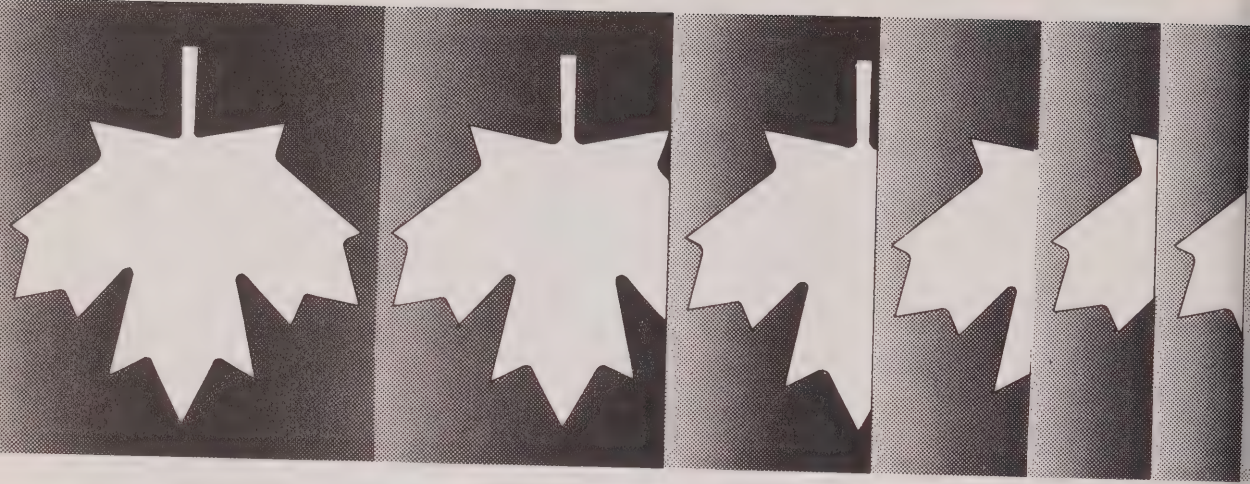


Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activité

Augmentation (Baisse) (\$000's)	1981	1980	Activités
293	924	631	Transports aériens
495	2 318	1 823	Transports ferroviaires
20	135	115	Transports routiers
63	263	200	Autres transports
326	926	600	Recherche et analyses
380	1 000	620	Administration
1 577	5 566	3 989	

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Augmentation (Baisse) (\$000's)	1981	1980	Composantes
312	755	443	Comité des transports aériens
(24)	38	62	Comité de la politique en matière de transport international
24	45	21	Comité des transports par véhicule à moteur
420	1 760	1 340	Comité des transports par chemin de fer
94	183	89	Comité des transports par eau
208	466	258	Division de l'Ouest
259	662	403	Direction de la recherche
112	238	126	Direction de l'exploitation et des tarifs
172	1 419	1 247	Administration et soutien
1 577	5 566	3 989	

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités	1980	1981	Augmentation (Baisse) (\$000's)
	19 101	21 762	2 661
Transports aériens	3 477	3 795	318
Transports ferroviaires	6 966	8 164	1 198
Transports routiers	1 307	1 476	169
Autres transports	3 076	3 113	37
Recherche et analyses	3 172	4 113	941
Administration			

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes	1980	1981	Augmentation (Baisse) (\$000's)
	19 101	21 762	2 661
Comité des transports aériens	3 006	3 264	258
Comité de la politique en			
matière de transport international	205	61	(144)
Comité des transports par			
véhicule à moteur	109	96	(13)
Comité des transports par			
chemin de fer	5 900	6 853	953
Comité des transports par eau	760	888	128
Division de l'Ouest	390	613	223
Direction de la recherche	2 170	2 190	20
et des tarifs	1 925	2 113	188
Administration et soutien	4 636	5 684	1 048

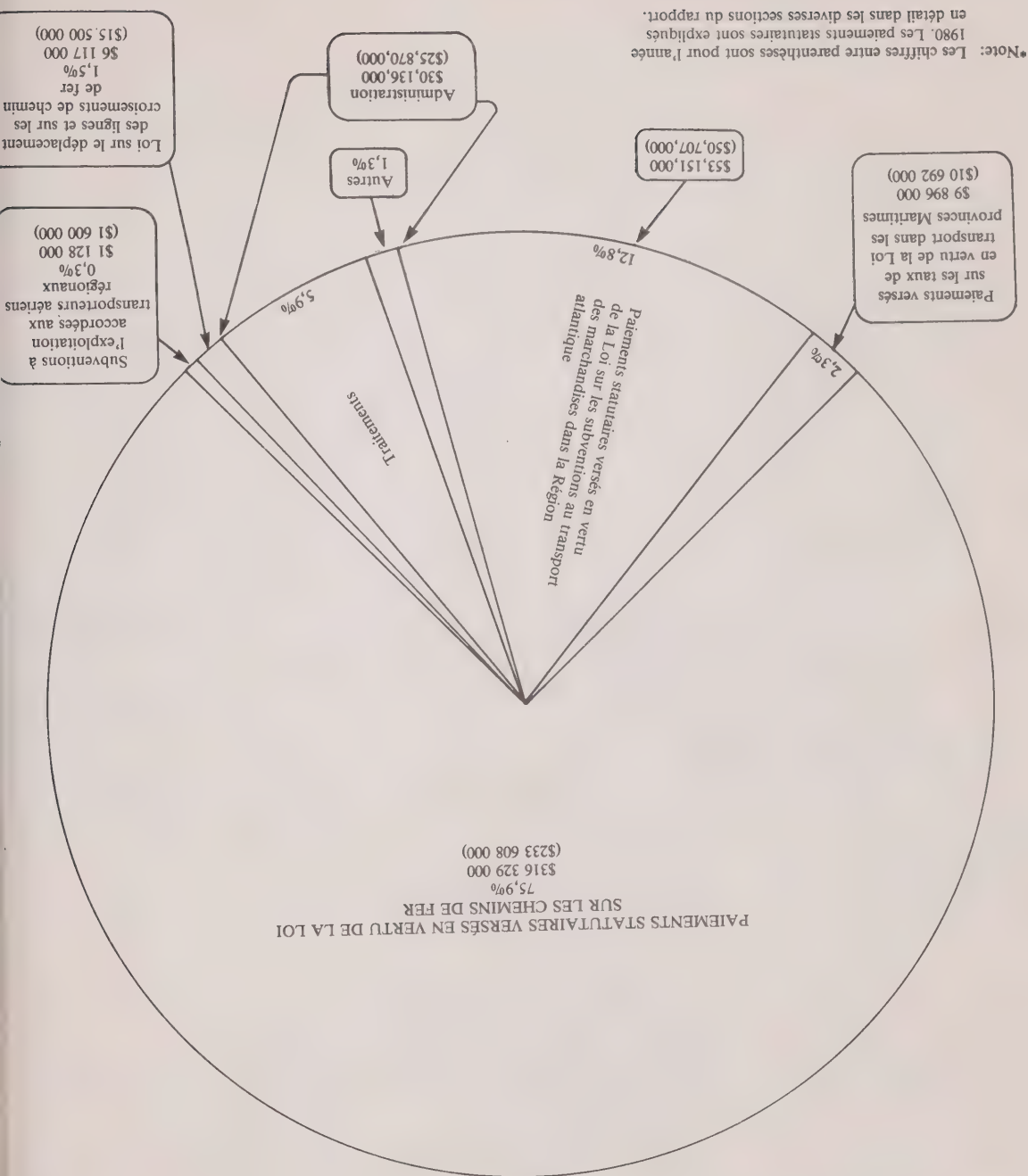
Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Augmentation (Baisse)		1980	1981
Activités		762,5	787,7
Transports aériens		139,9	141,6
Transports ferroviaires		253,1	264,3
Transports routiers		65,2	64,1
Autres transports		40,1	36,8
Recherche et analyses		103,6	97,8
Administration		160,6	183,1
		<u>762,5</u>	<u>787,7</u>
		22,5	25,2

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Augmentation (Baisse)		1980	1981
Composantes		762,5	787,7
Comité des transports aériens		124,1	125,7
Comité de la politique en matière de transport international		6,0	1,4
Comité des transports par véhicule à moteur		4,3	3,2
Comité des transports par chemin de fer		213,6	220,2
Comité des transports par eau		29,4	30,7
Division de l'Ouest		15,5	22,4
Direction de la recherche		71,3	67,8
Direction de l'exploitation et des tarifs		90,4	88,2
Administration et soutien		207,9	228,1
		<u>762,5</u>	<u>787,7</u>
		20,2	25,2

Estimation des dépenses budgétaires pour 1981*



Division de l'Ouest de la CCT

Commissaire principal J.M. McDonough
Commissaire B.R. Wolfe

Commission canadienne des transports
Siège social de la Division de l'Ouest
350, 3ième avenue nord,
3ième étage
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 6G7

Tél.: 306-665-5201
Telex: 074-2693

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
33, rue South Court, Pièce 323
C.P. 2174
Station "P"
THUNDER BAY (Ontario)
P7B 5E8
Tél.: 807-345-0222
Telex: 073-4163

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
C.P. 11148
1055, rue West Georgia, Suite 1740
VANCOUVER (C.-B.)
V6E 3P3
Tél.: 604-666-8174
Telex: 04-508523

Bureaux régionaux de la Commission

Commission canadienne
des transports
C.P. 11148
1055, rue West Georgia, Suite 1740
VANCOUVER (C.-B.)
V6E 3P3
Tél.: 604-666-1011

Commission canadienne
des transports
220, 4ième avenue S.E., Suite 372
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3
Tél.: 403-231-4811

Commission canadienne
des transports
303, rue Main, Suite 301
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 3G7
Tél.: 204-949-4214

Commission canadienne
des transports
60 est, rue Adelaide, 4 ième étage
TORONTO (Ontario)
M5C 1J8
Tél.: 416-369-4821

Commission canadienne
des transports
Terminal Plaza Building
1222, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6
Tél.: 506-388-7040

Commission canadienne
des transports
685, rue Cathcart, Suite 702
MONTREAL (Québec)
H3B 1M7
Tél.: 514-283-5722

Distribution des devoirs et pouvoirs statutaires de la Commission canadienne des transports

LOI NATIONALE SUR LES TRANSPORTS, 1967

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

PRÉSIDENT

- Devoirs et pouvoirs
1. réglementation des séances et disposition des affaires: article 20
 2. exécution des fonctions attribuées à la Commission par la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique* (Partie II) et la *Loi sur les transports*: article 21
 3. élaboration et application d'une politique en matière de transport: article 22
 4. constitution et pouvoirs des comités de la Commission: article 24
 5. établissement de règles et de règlements, y compris les règles de pratique et de procédure de la Commission: article 26 et 65

VICE-PRÉSIDENT

VICE-PRÉSIDENT (RECHERCHE)

COMITÉ DE RÉVISION

DIRECTION DE LA RECHERCHE

DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS

Constitué en 1970; dirigé par le vice-président: article 7(5).

Devoirs et pouvoirs

Créée en 1968; dirigée par le vice-président (Recherche): article 7(4).

Devoirs et pouvoirs

Surveiller les programmes de recherche nécessaires pour atteindre les objectifs énoncés à l'article 3 et remplir les pouvoirs décrits dans les articles 22 et 7(4).

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES

COMITÉ DE LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard des compagnies ferroviaires, des chemins de fer ou des particuliers autorisés à construire ou à exploiter une voie ferrée.

Devoirs et pouvoirs

1. Articles 5, 22, 23, 27 et 63.
2. Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada.
3. Loi sur les chemins de fer de l'Etat.
4. Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes.
5. Loi sur l'Office national de l'énergie.
6. Loi sur les chemins de fer.
7. Loi sur les transports (Partie VI).
8. Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Devoirs et pouvoirs

- Compétence à l'égard du transport de marchandises et de passagers par navire dans certaines régions.
1. Articles 22, 23, 27 et 63.
 2. Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent.
 3. Loi sur les transports (sauf la partie VI).
 4. Loi sur les passages d'eau.
 5. Loi dérogatoire sur les conférences maritimes.
 6. Loi sur le pilotage.

Devoirs et pouvoirs

- Compétence à l'égard des pipelines de denrées et des pipelines mixtes.
1. Articles 5, 22, 23, 27 et 63.
 2. Partie II de la loi.
 3. Loi sur l'Office national de l'énergie.

Devoirs et pouvoirs

1. Constitué en 1969, il représente la Commission à l'égard des travaux des organismes intergouvernementaux, nationaux et internationaux oeuvrant dans le domaine des transports et relevant du Parlement.

et pouvoirs

1. Constitué en 1969, il représente la Commission à l'égard des travaux des organismes intergouvernementaux, nationaux et internationaux oeuvrant dans le domaine des transports et relevant du Parlement.

les handicapés, et publié en février. Deux agents de la Commission ont été désignés pour mener l'enquête. Ils ont parcouru l'île de Terre-Neuve afin de rencontrer les personnes handicapées, les représentants de leurs associations, les dirigeants de Roadcruser (CN) et les représentants du gouvernement provincial. Leur rapport a été remis en septembre au Comité des transports par véhicule à moteur (C.T.V.M.) de qui relève le service d'autocars Roadcruser du CN à Terre-Neuve. Les propositions contenues dans la décision du C.T.V.M. du 29 décembre tiennent compte des recommandations du rapport d'enquête. Elles font état de la mise sur pied, si les fonds nécessaires sont alloués par le ministre des Transports, d'un nouveau service, intégré au réseau d'autocars interurbains Roadcruser, qui permettrait de transporter à la fois les personnes non handicapées et première en Amérique du Nord.

ADAC

En 1980, le Comité des transports aériens a déterminé qu'il y avait lieu, pour la commodité et les besoins du public, d'établir un service d'aéronefs à découplage et à atterrissage courts dans le triangle Toronto-Ottawa-Montréal. Toutefois, l'étude des cinq requêtes en autorisation d'assurer ce service a dû être ajournée en attendant la résolution de certaines questions concernant les installations à l'aéroport de l'île de Toronto et à l'ADACport de Montréal ainsi que le règlement d'une opposition manifestée par la ville de Toronto. À l'été de 1981, après avoir été informé par le ministre des Transports du règlement de ces questions, le comité a procédé au choix du transporteur aérien pour ce service et, le 28 août, City Centre Airways Ltd. de London (Ontario) a fait l'objet d'appels à différents niveaux, soit auprès du Comité de ports et de la Cour d'appel fédérale et l'affaire n'était pas entièrement réglée à la fin de 1981.

Gestion

Comme le rapport le mentionnait l'an dernier, un examen en profondeur des pratiques de gestion et des contrôles financiers a été entrepris à l'échelle de la Commission afin de cerner les secteurs où il y a place à améliorations, le tout dans le cadre d'un programme établi, de manière à répondre au haut niveau de gestion qu'on est en droit de s'attendre des ministères et des organismes gouvernementaux.

chargés d'administrer les fonds publics. Cet examen est terminé et un plan d'action a été élaboré prévoyant un programme de mise en oeuvre de pratiques et de modalités améliorées. Ce plan d'action, qui touche la plupart des facettes des activités de la Commission, a été approuvé par le contrôleur général en mars 1981 et a été appliqué en avril 1981.

Outre l'amélioration de ses mécanismes internes de contrôle administratif et financier, la Commission, à titre d'organisme de réglementation, a continué à contribuer aux initiatives du gouvernement fédéral liées à la refonte des règlements et à réviser ses propres règles générales en conséquence. On examine présentement les rapports du Conseil économique du Canada, de l'Institut de recherches politiques et du Comité spécial sur la réforme de la réglementation afin de déterminer s'ils s'appliquent aux activités de la Commission. Le plan d'action est mis en oeuvre en étroite liaison avec le bureau du contrôleur général (B.C.G.) qui apporte son appui financier et fournit les conseils nécessaires aux ministères et organismes qui exécutent les plans d'action approuvés. Il est à espérer que, une fois le programme completé, la Commission aura réalisé des économies qui dépasseront de beaucoup les frais du programme.

La Commission canadienne des transports réglemente les modes de transport au Canada qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral.

crée le 19 septembre 1967, en vertu de la Loi nationale sur les transports, la Commission est le résultat de la fusion de la Commission des transports du Canada, de la Commission des transports aériens et de la Commission maritime canadienne. La Division de l'Ouest a été établie à Saskatoon en 1979, afin de permettre à la Commission d'avoir des liens plus étroits avec les Canadiens de cette région.

les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept comités et deux directions. Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de denrées. Un autre est chargé des révisions et des appels, et le dernier s'occupe des questions de politique en matière de transport international. Les directions sont responsables des questions d'exploitation et de tarifs, ainsi que de la recherche.

Au cours de 1981, les comités de la C.C.T. ont rendu 418 décisions et délivré 3 032 ordonnances; ils ont tenu 87 audiences en 1977 jours de séances.

Securite

présentation, le 19 janvier 1981, du rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire de Mississauga, à la Chambre des communes, le Comité des transports par chemin de fer a nommé 23 compagnies ferroviaires, qui relèvent de sa compétence, de

conseil.
La Commission est formée d'au
plus 17 commissaires, dont un
président, un vice-président chargé
de la surveillance du travail des
comités de la Commission et des

insister qu'il n'y avait pas lieu pour le comité d'adopter immédiatement les trois premières recommandations du juge Samuel G.M. Grange et de réduire la longueur et la vitesse des trains transportant les marchandises dangereuses. La réaction des compagnies ferroviaires, des gros expéditeurs, des compagnies de wagons-citernes et du public ont incité le comité à tenir

des audiences publiques qui ont duré deux mois au cours du printemps et de l'été. Dans sa décision du 30 septembre, le comité a non seulement adopté une partie des recommandations de l'enquête, mais a également ordonné l'application de 18 mesures de sécurité qui protégeront davantage le public, tout en sauvegardant la concurrence des compagnies ferroviaires face aux autres modes de transport.

Étant chargé de la prévention des accidents aux passages à niveau et des enquêtes pertinentes, la Commission a participé aux côtés de Transports Canada, du Conseil canadien de la sécurité, de l'Association des chemins de fer du Canada et de toutes les provinces à la campagne de sensibilisation publique "Careautrain", lancée le 23 septembre à Ottawa et qui s'étendra graduellement à l'échelle du Canada, dans le but de réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau. Dans le cadre de cette opération sauvevage, la Commission a offert l'aide de tous les bureaux du Comité des transports par chemins de fer au Canada.

L'enquête de la C.C.T. sur le service interurbain d'autocars fourni aux personnes handicapées de Terre-Neuve constitue le point saillant de la participation de la Commission au transport des personnes atteintes d'invalidité. Cette enquête découle d'une recommandation du rapport intitulé "Obstacles" du Comité parlementaire spécial concernant les invalides et

Commission canadienne des transports

“... un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada...”

Article 3 de la Loi nationale sur les transports

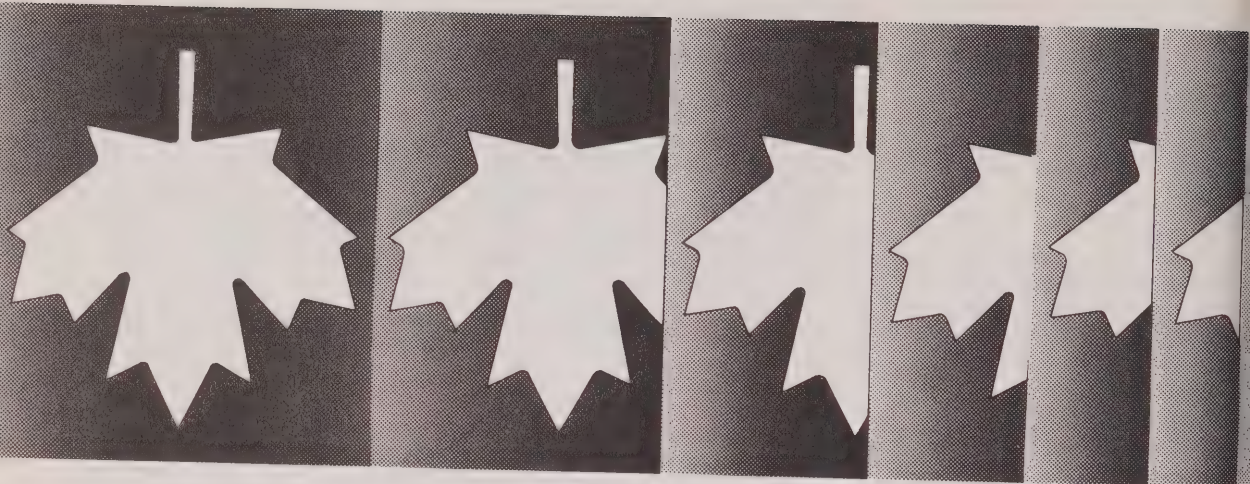


Table des matières

Commission canadienne des transports.	1
Division de l'Ouest.	11
Comité des transports par chemin de fer.	19
Comité des transports aériens.	33
Comité des transports par eau.	45
Comité des transports par véhicule à moteur.	53
Comité de la politique en matière de transport international.	57
Comité des transports par pipe-line de denrées.	61
Comité de révision (Appels à la Cour fédérale).	67
Direction de la recherche.	77
Direction de l'exploitation et des tarifs.	83
Annexes.	89

Membres de la Commission canadienne des transports 1981

Président:

I'hon. E.J. Benson

Vice-président:

M. Guy Roberge¹/M. J. T. Gray²

Vice-président: (Recherche)

M. Yves Dubé

Commissaires

M.D. Armstrong

J.A.D. Magee

R.A. Azzie

R.M. March⁵

J.-L. Bourret³

J.M. McDonough

J.A.L.G. Drainville

R.J. Orange⁶

J.T. Gray

J.B.G. Thomson⁷

D.H. Jones

A.-M. Trahan⁸

E.H. LaBorde⁴

J.F. Walter

Paul Langlois

B.R. Wolfe

Comités

Transports aériens

M. Armstrong

Transport par pipe-line de denrées

M. Thomson⁷/M. Jones (par intérim)

Politique en matière de transport international

M. McDonough

Transports par véhicule à moteur

M. Magee

Transports par chemin de fer

M. Gray

Révision

M. Roberge¹/M. Gray²

Transports par eau

M. Jones

Secrétaire de la Commission:

D.W. Foley

¹Fin de mandat le 24 décembre 1981
²Nomination le 24 décembre 1981
³Nomination le 23 décembre 1981
⁴Retraite le 6 janvier 1981
⁵Décès le 24 décembre 1981
⁶Nomination le 2 mai 1981
⁷Fin de mandat le 16 juin 1981
⁸Nomination le 23 décembre 1981

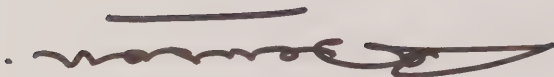
Ottawa KIA 0N9

L'honorable Jean-Luc Pepin,
Ministre des Transports,
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai
l'honneur de vous présenter sous ce pli le quinzième rapport annuel de la
Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre
1981.
Agréez je vous prie, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments
distingués.

Le Président de la
Commission canadienne des transports,

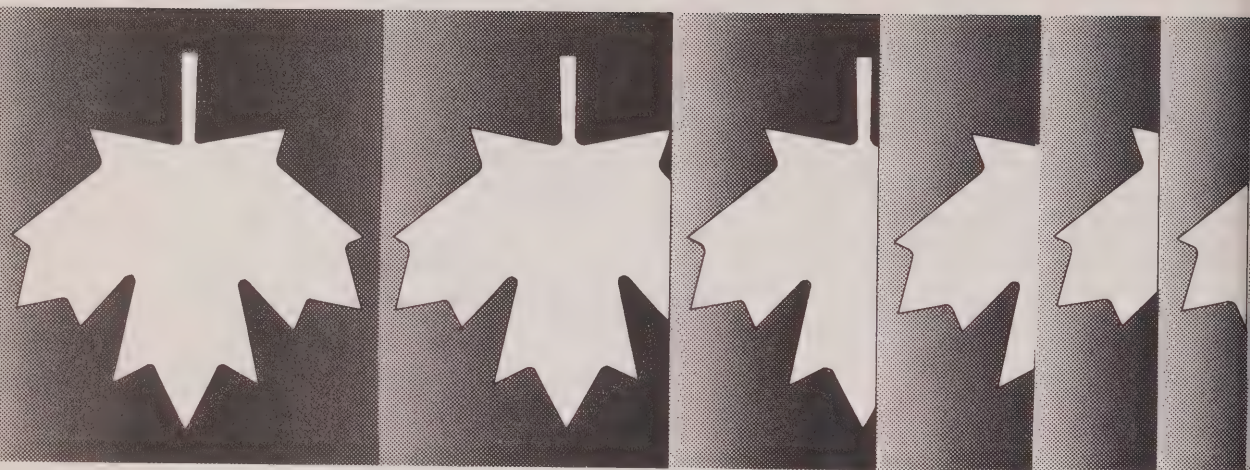


E.J. Benson

ISBN 0-662-51777-6

N° de cat. TT 1-1981

® Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1982



Canada



RAPPORT ANNUEL 1981

Commission
Canadienne des Transports

Commission canadienne
des transports



